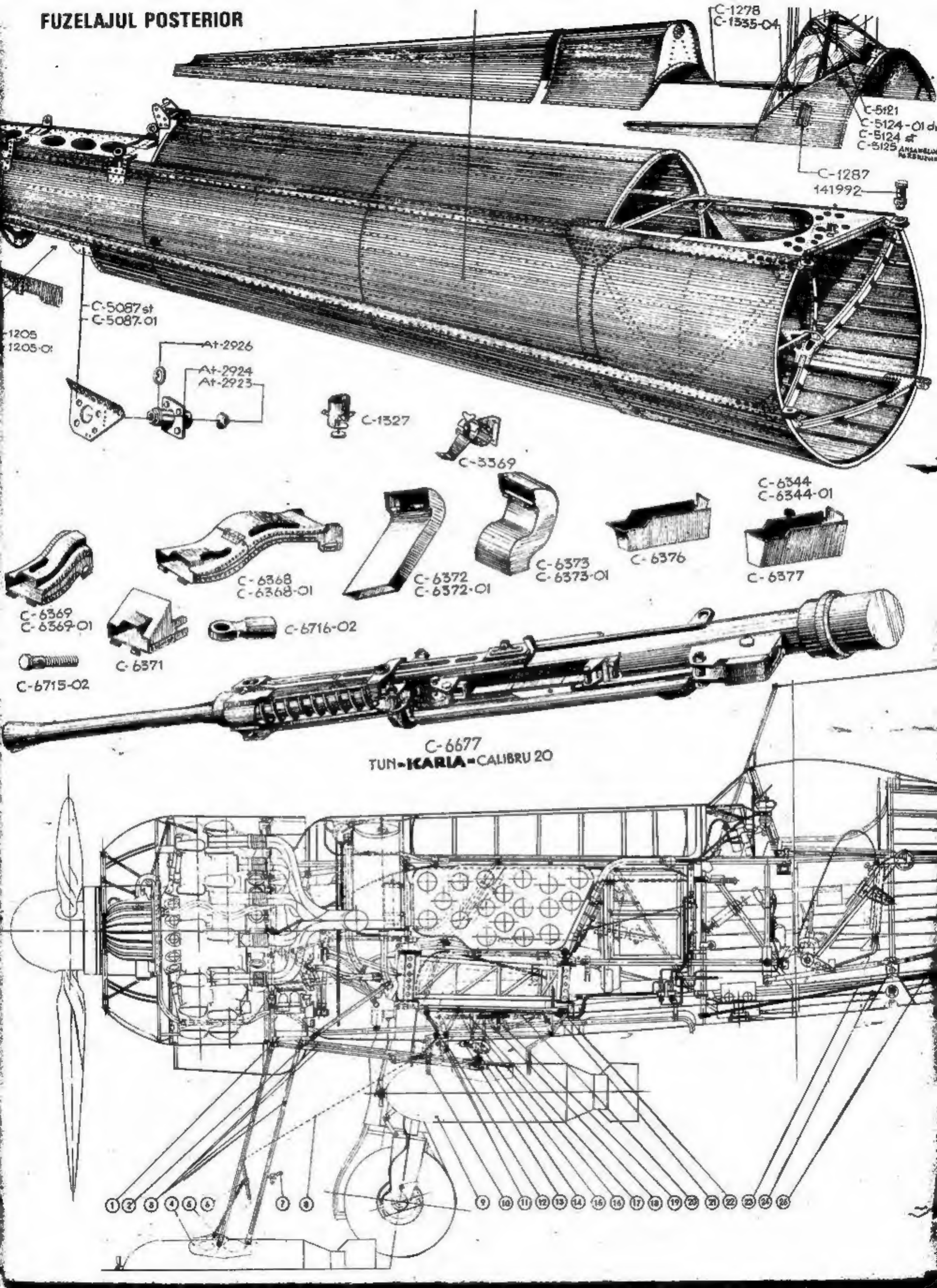
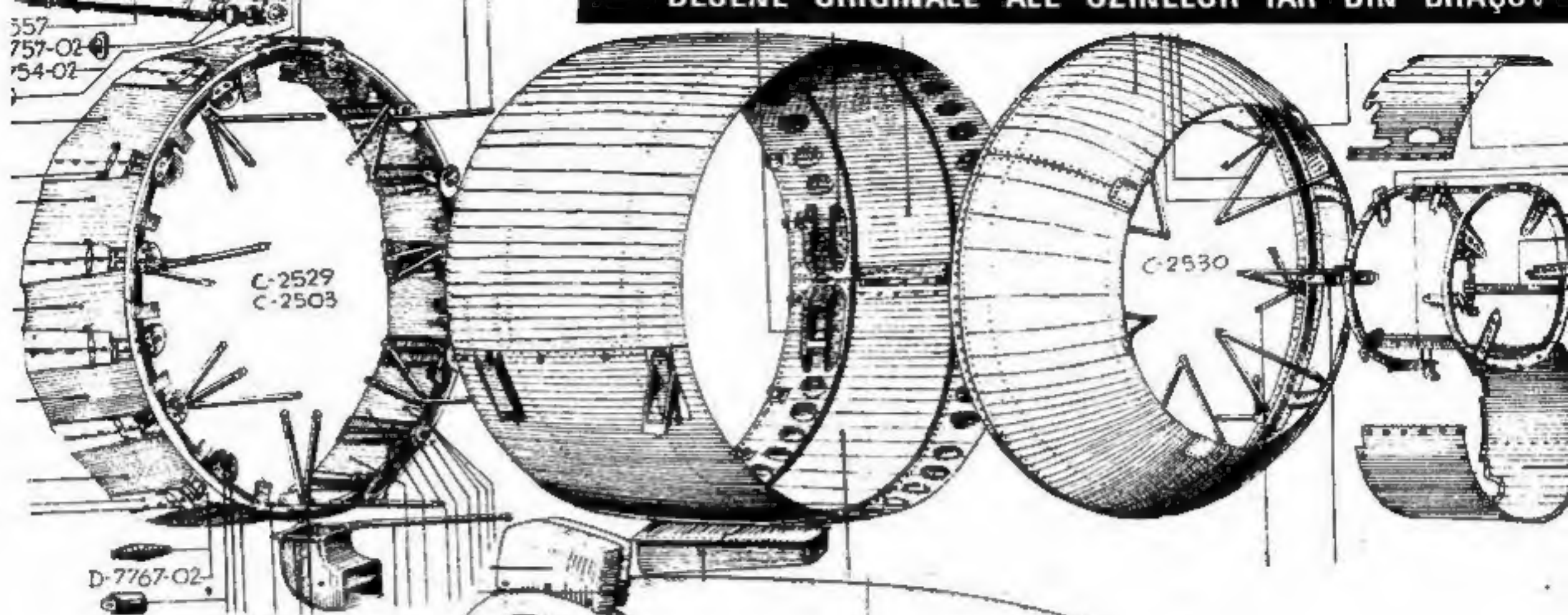
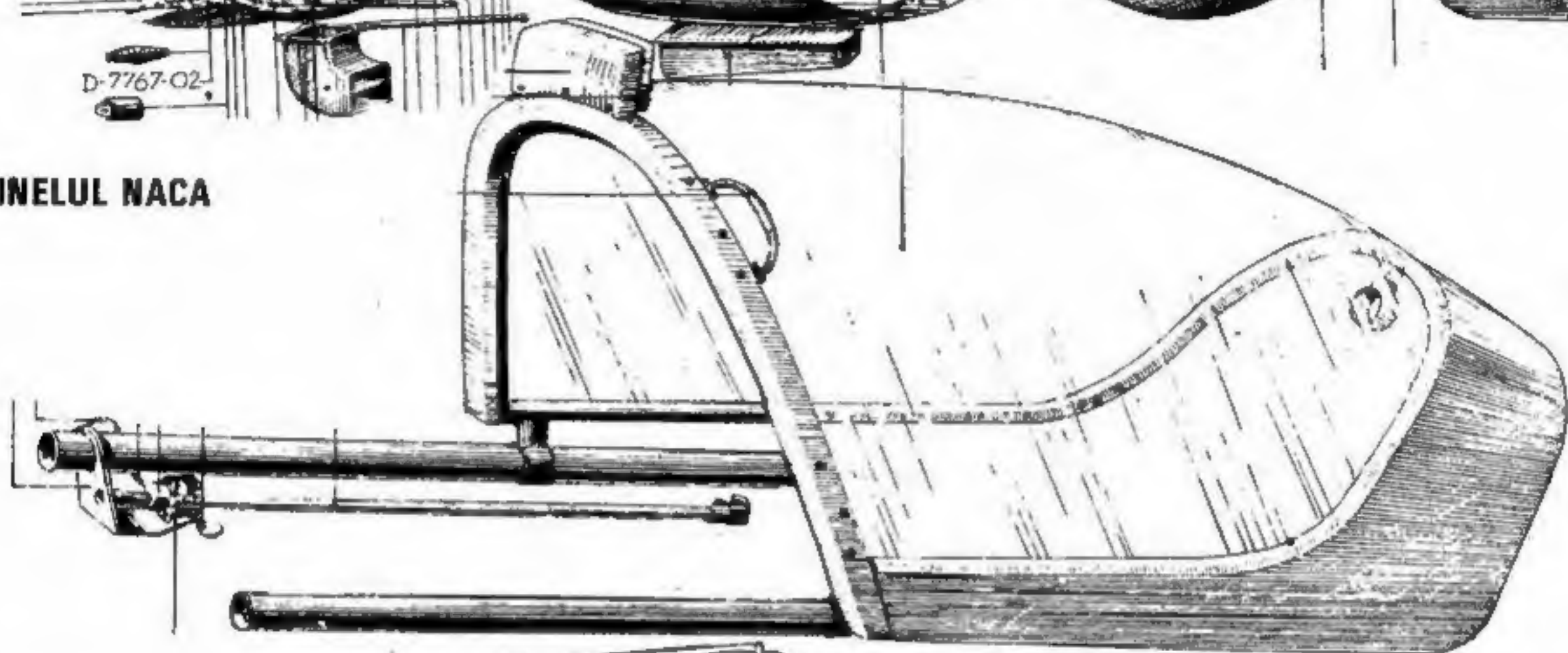


FUZELAJUL POSTERIOR

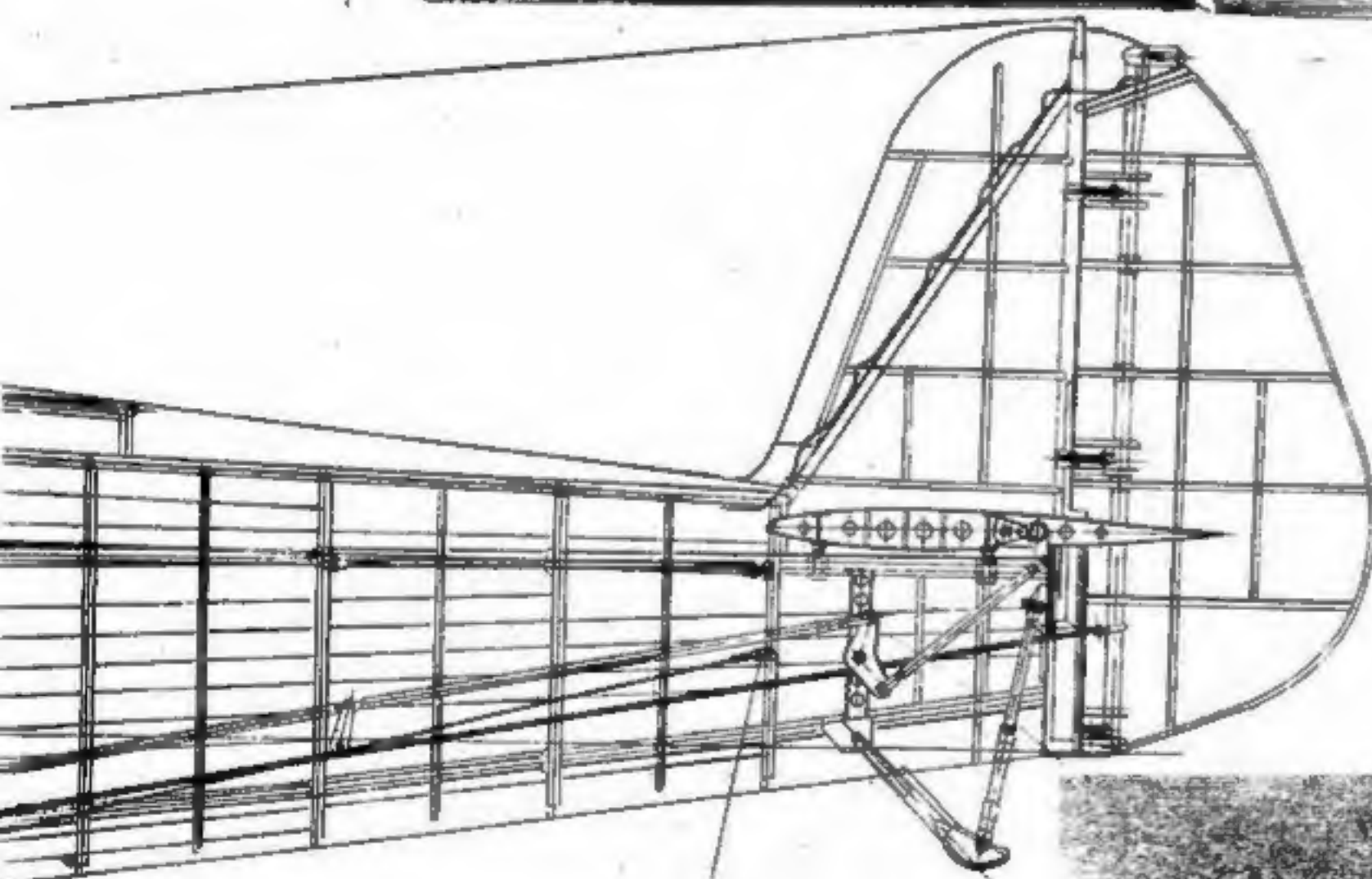




INELUL NACA



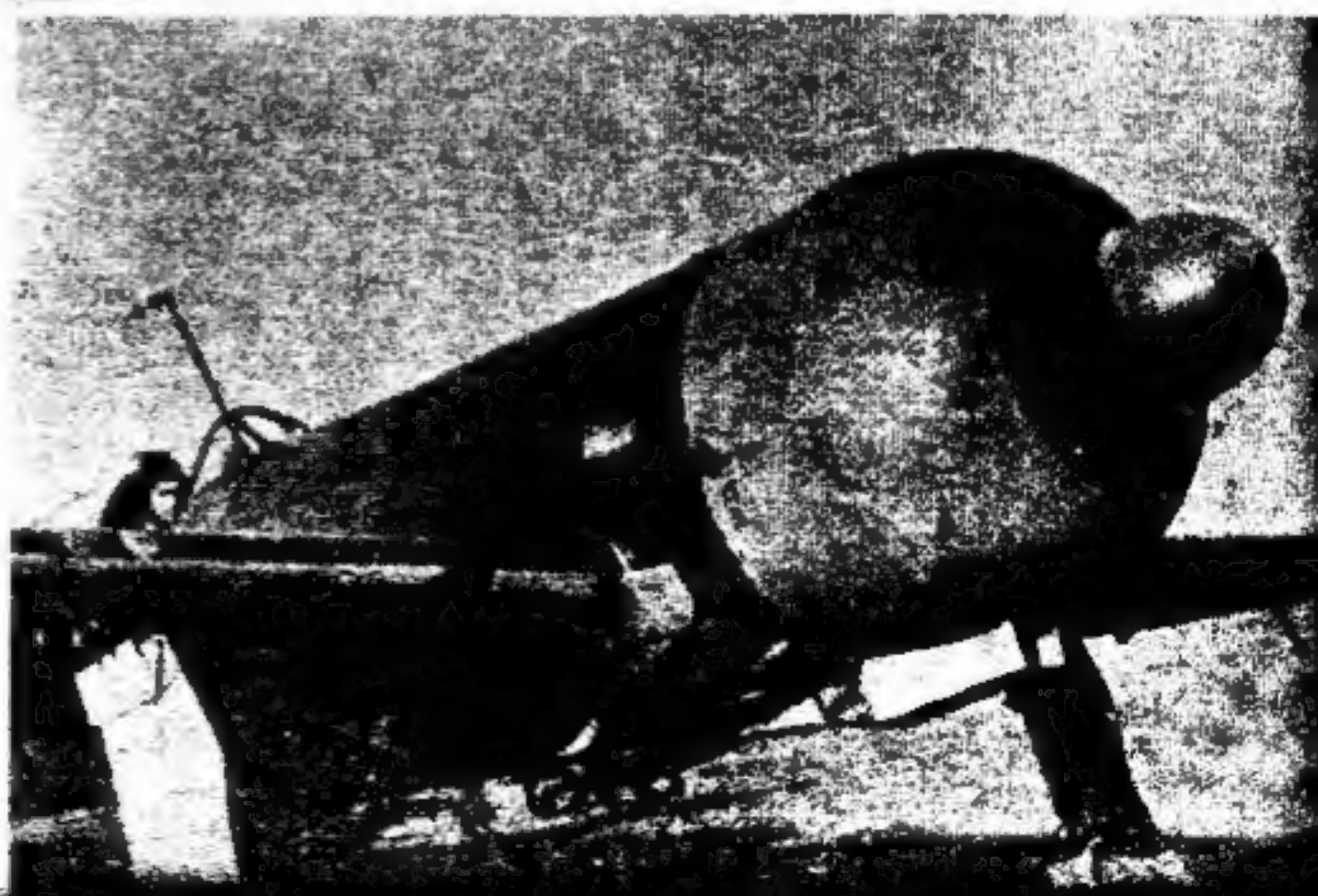
PARBRIZUL CULISANT



IAR-81

SECȚIUNE LONGITUDINALĂ PRIN IAR-81

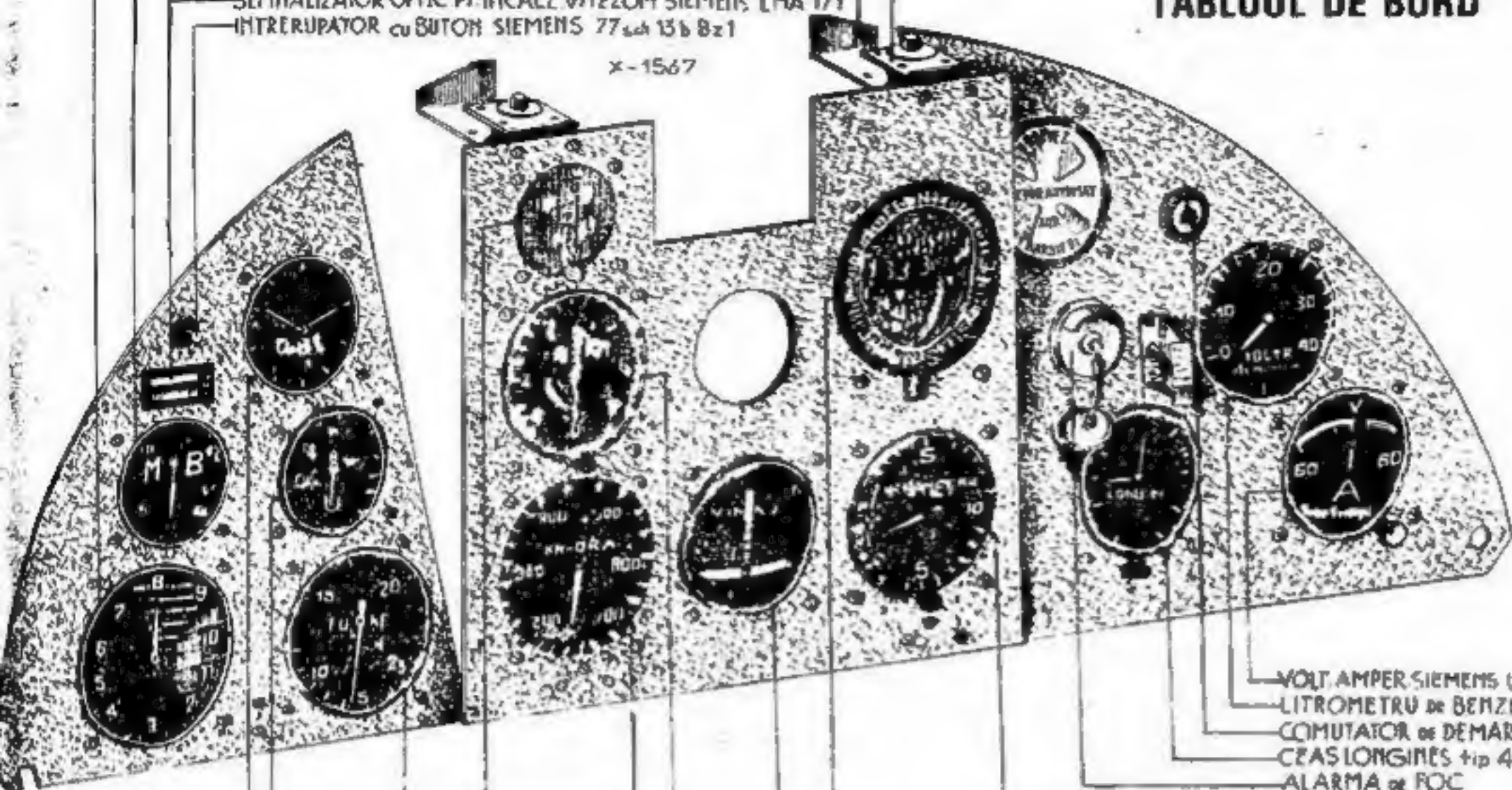
- | | |
|--|---|
| 1. Promidă | 14. Ferulă standard pt. prinderea bombelor |
| 2. Controțișă piramidă | 15. Dispozitiv pneumatic |
| 3. Furca (poziția normală și de lansare) | 16. Locuș |
| 4. Șeoaia furcii | 17. Tijă pentru comanda picioarelor |
| 5. Manșon | 18. Șurubul fără file pt. comanda picioarelor |
| 6. Dispozitiv de declanșare | 19. Melc pt. comanda picioarelor |
| 7. Cârlig de oprire | 20. Tijă pentru comanda picioarelor |
| 8. Cablul pt. închiderea furcii | 21. Cadru lăunțului |
| 9. Șamoa de 225 kg | 22. Scripete |
| 10. Picioare pt. furca bombelor | 23. Cablu |
| 11. Scripete | 24. Operator de câștig |
| 12. Corpul ogătătorului | 25. Sandow pt. închiderea furcii |



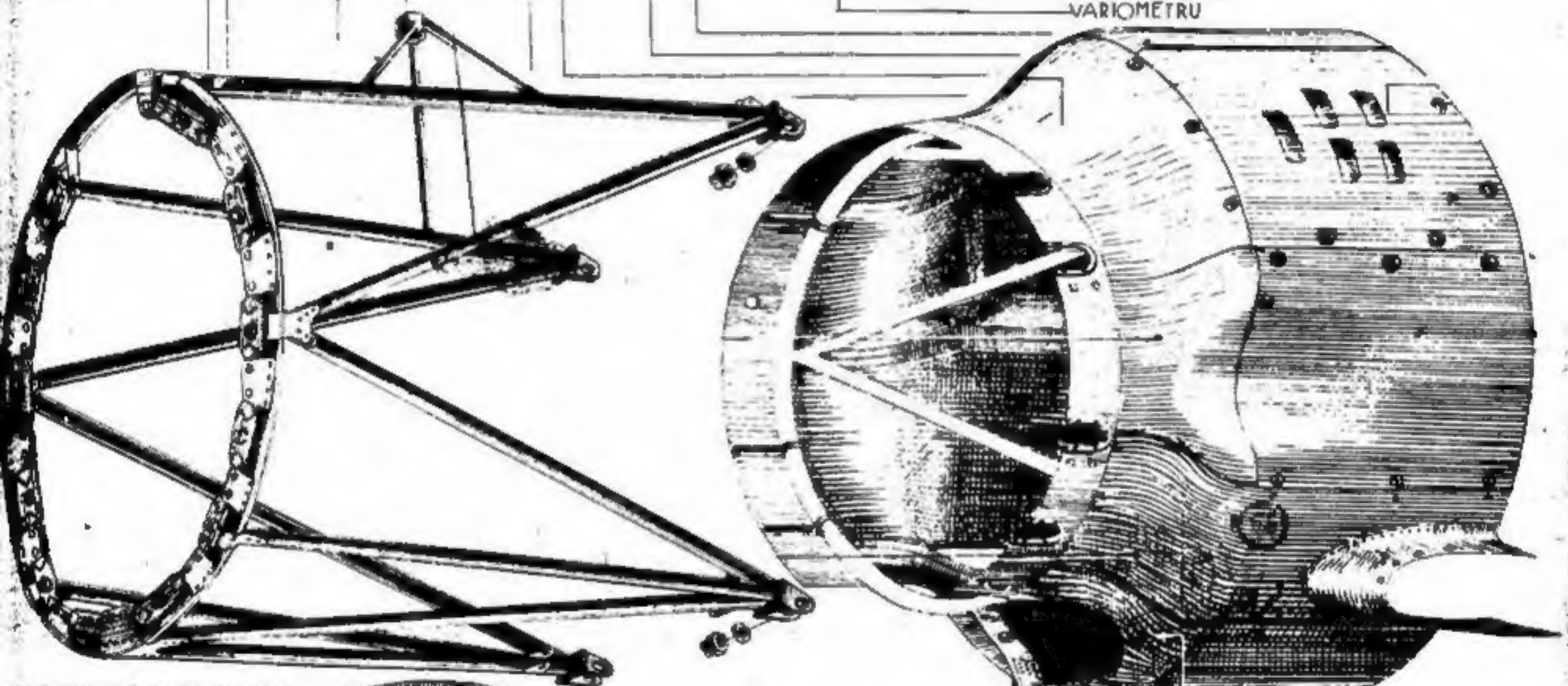
MANOM. PRES. ADMIS. BOOST "Z"
 MANOM. BENZINĂ și ULEI
 SEMNALIZATOR OPTIC PT. ÎNCĂLZ. VITEZOM SIEMENS LMA 1/1
 ÎNTERUPĂTOR cu BUTON SIEMENS 77 și 13 b 8x1

x-1567

TABLOUL DE BORD



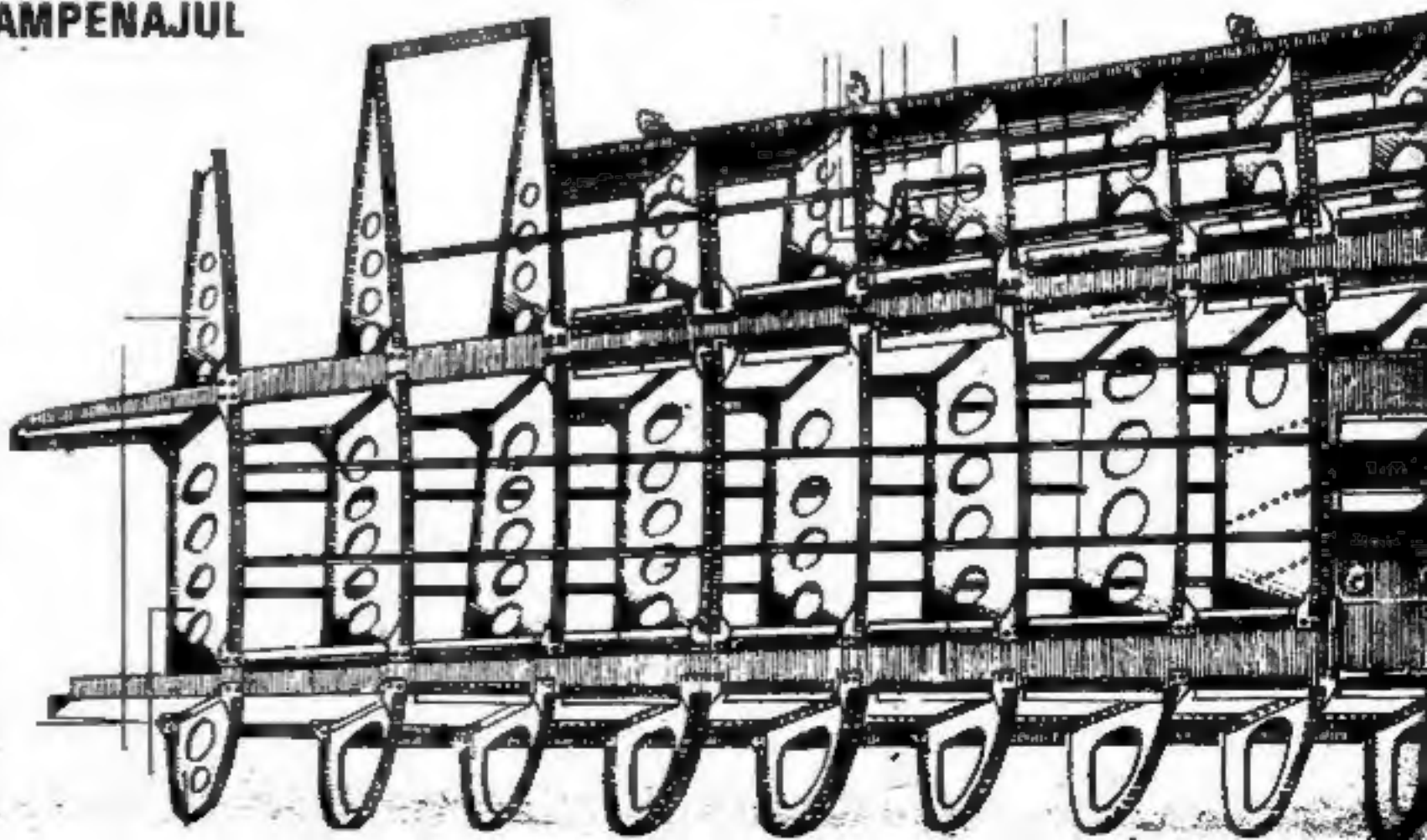
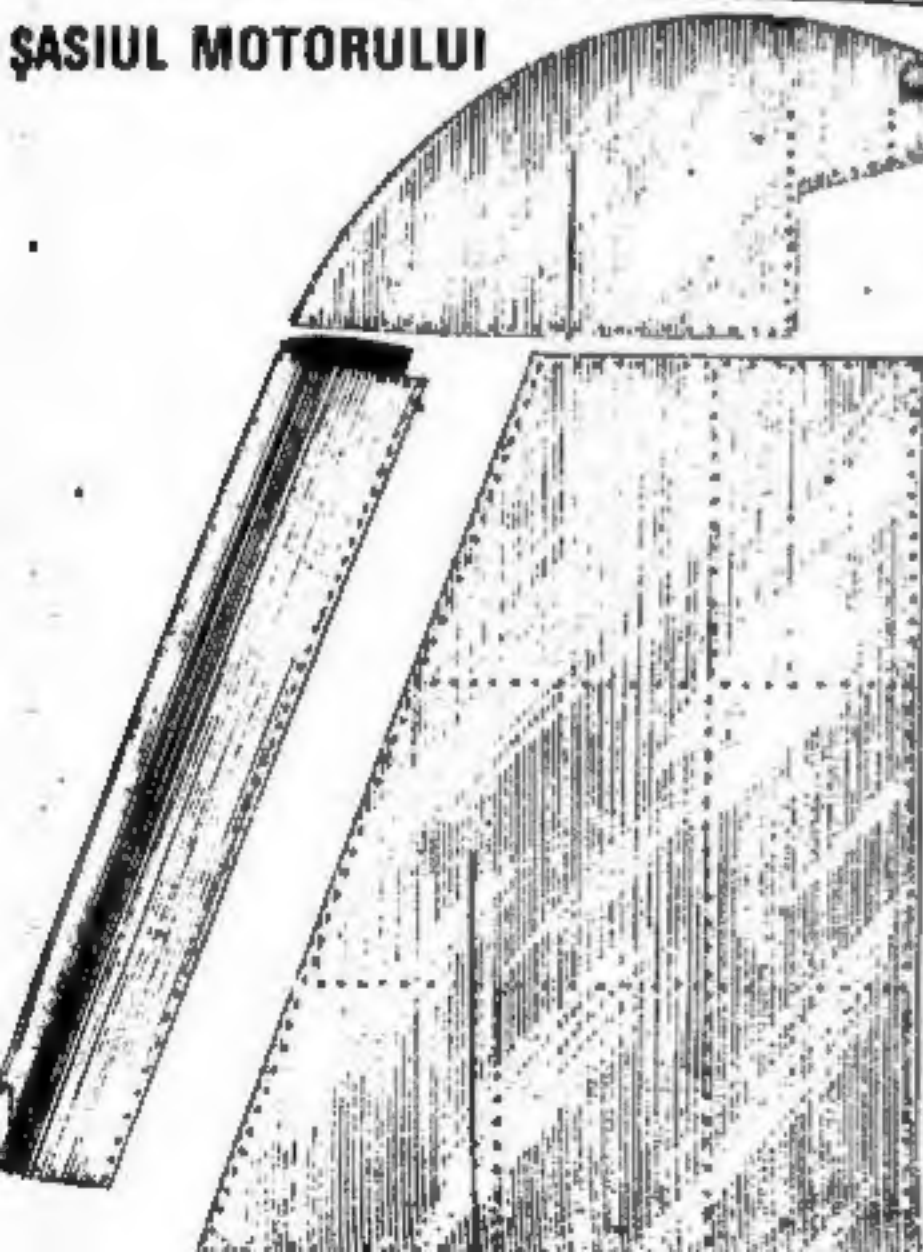
VOLT AMPER SIEMENS tip 60/40 b
 LITROMETRUL DE BENZINĂ
 COMUTATOR DE DEMARAJ BOSCH
 CEAS LONGINES tip 433
 ALARMA de FOC
 VARIOMETRU



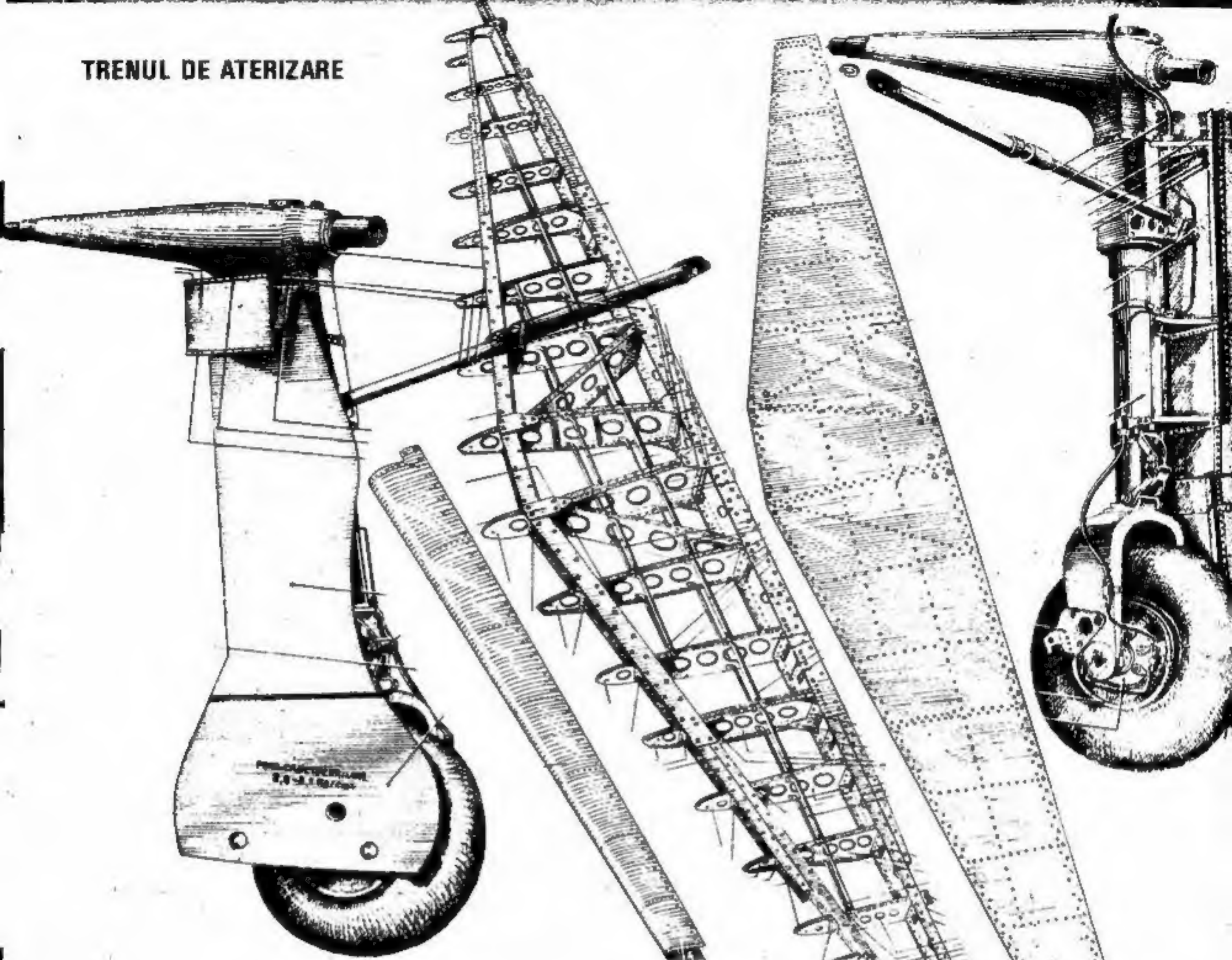
ȘASIUL MOTORULUI

CARENAJUL
MOTORULUI

AMPENAJUL

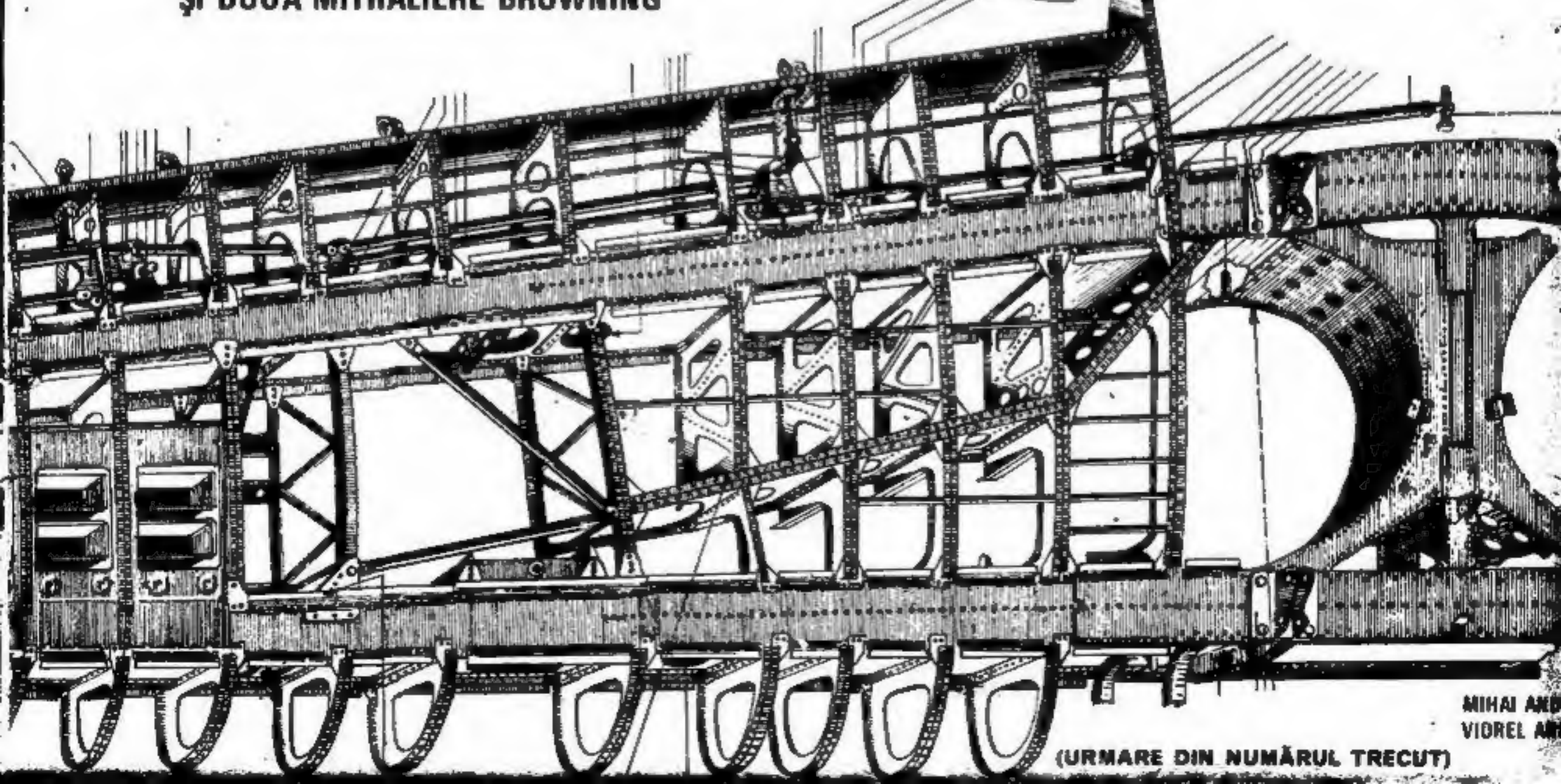


TRENUL DE ATERIZARE



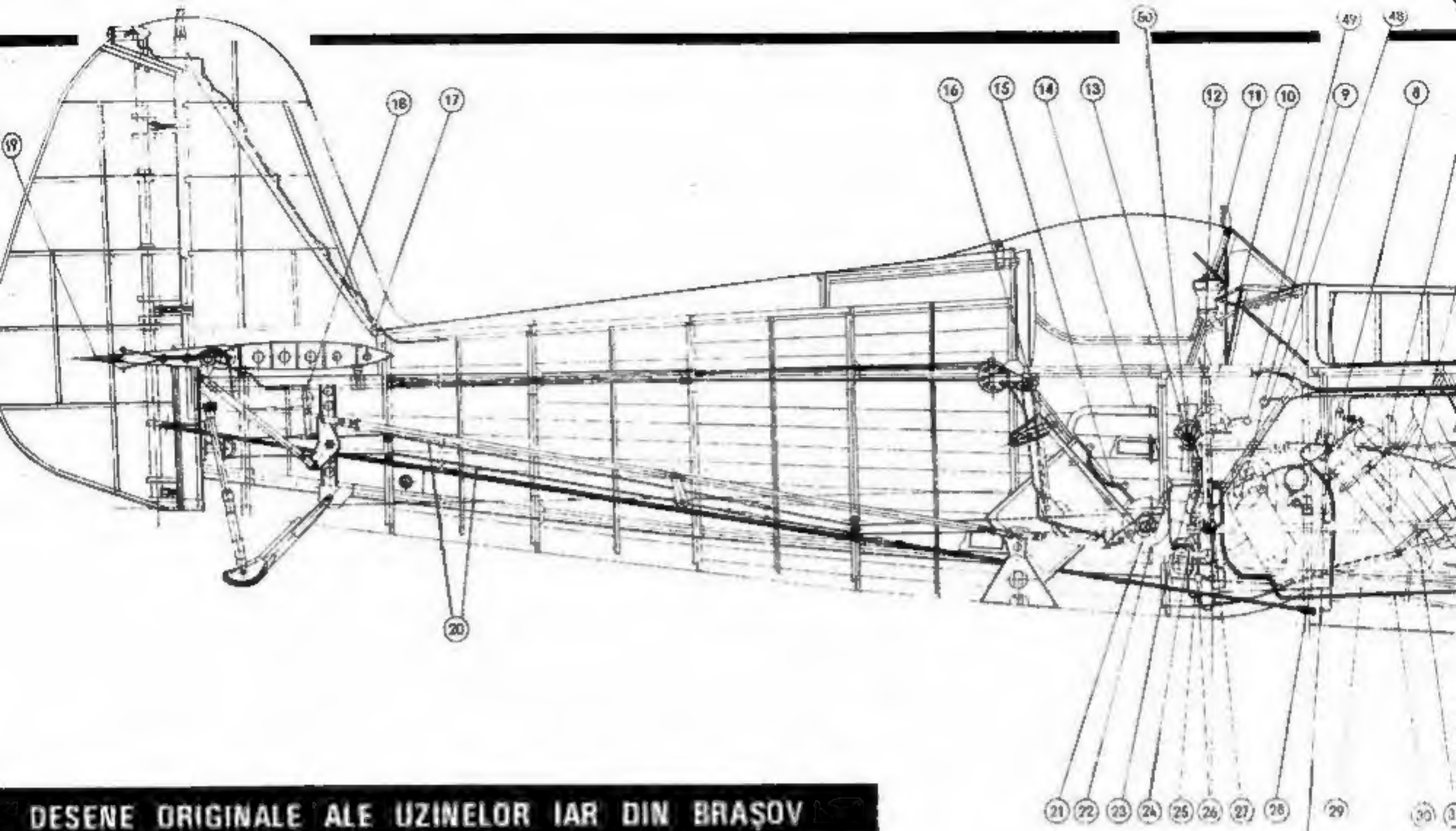
STRUCTURA ARIPII ÎN VARIANTA TUN ICARIA ȘI DOUĂ MITRALIERE BROWNING

PLANUL FIX

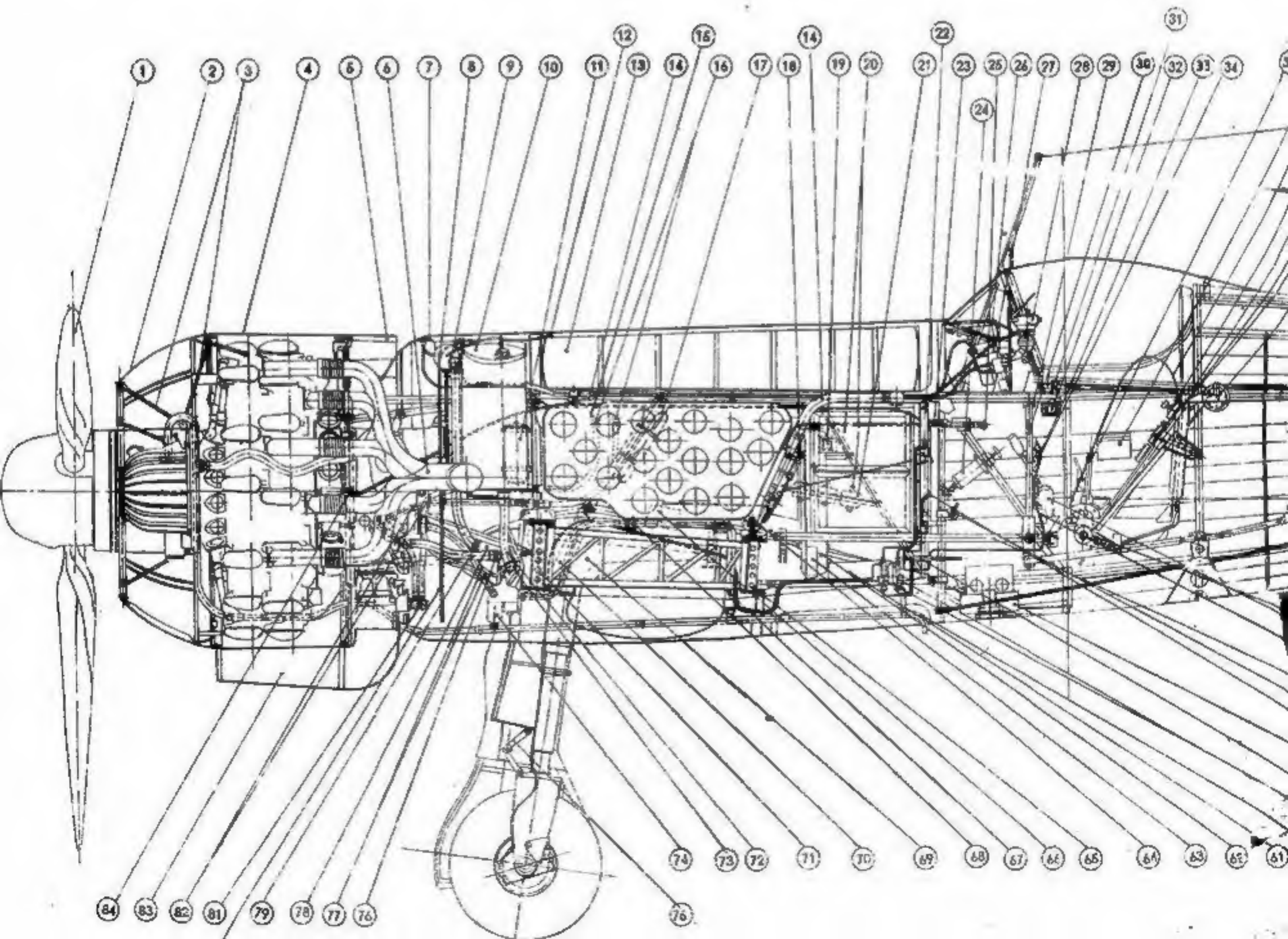


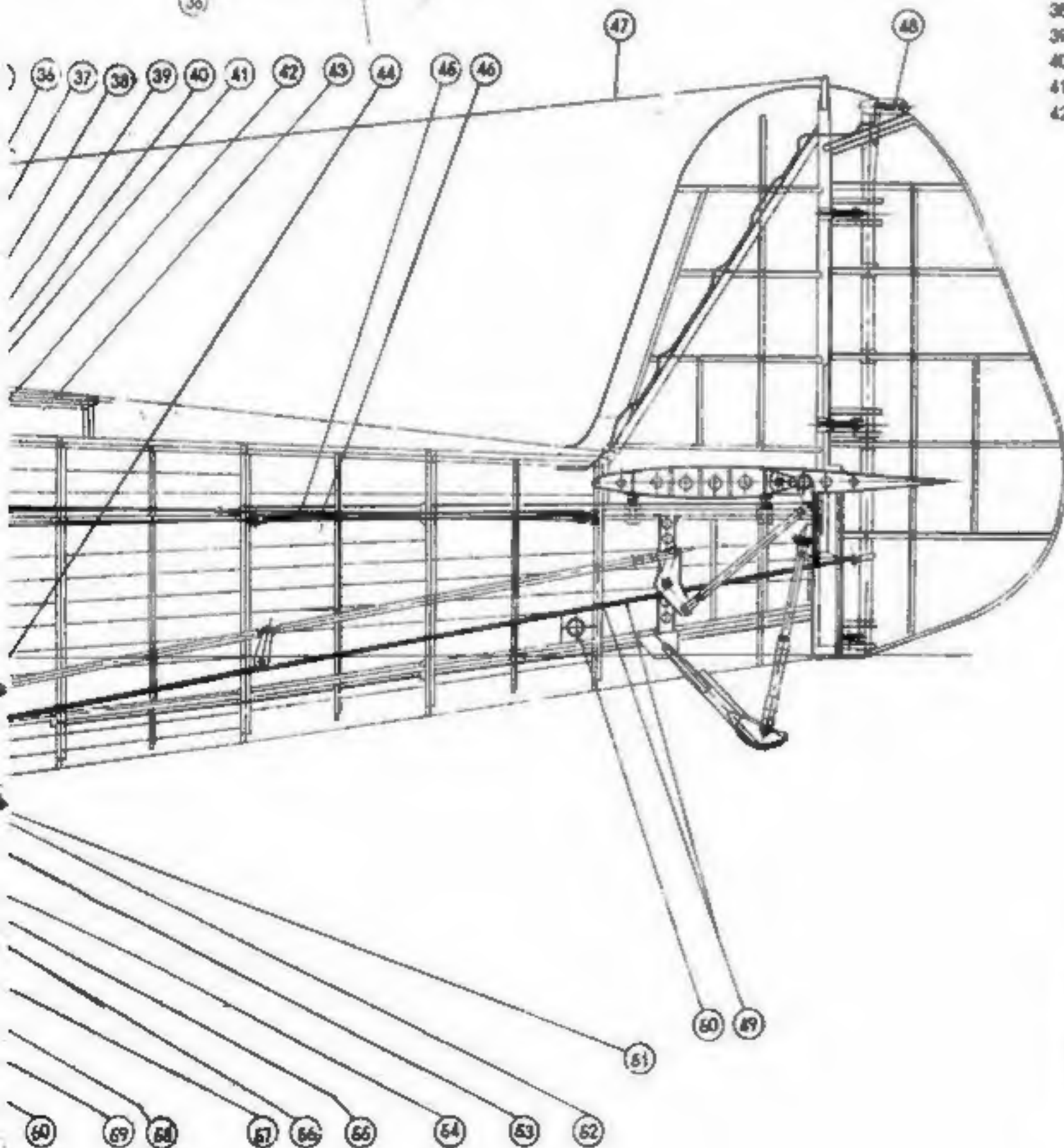
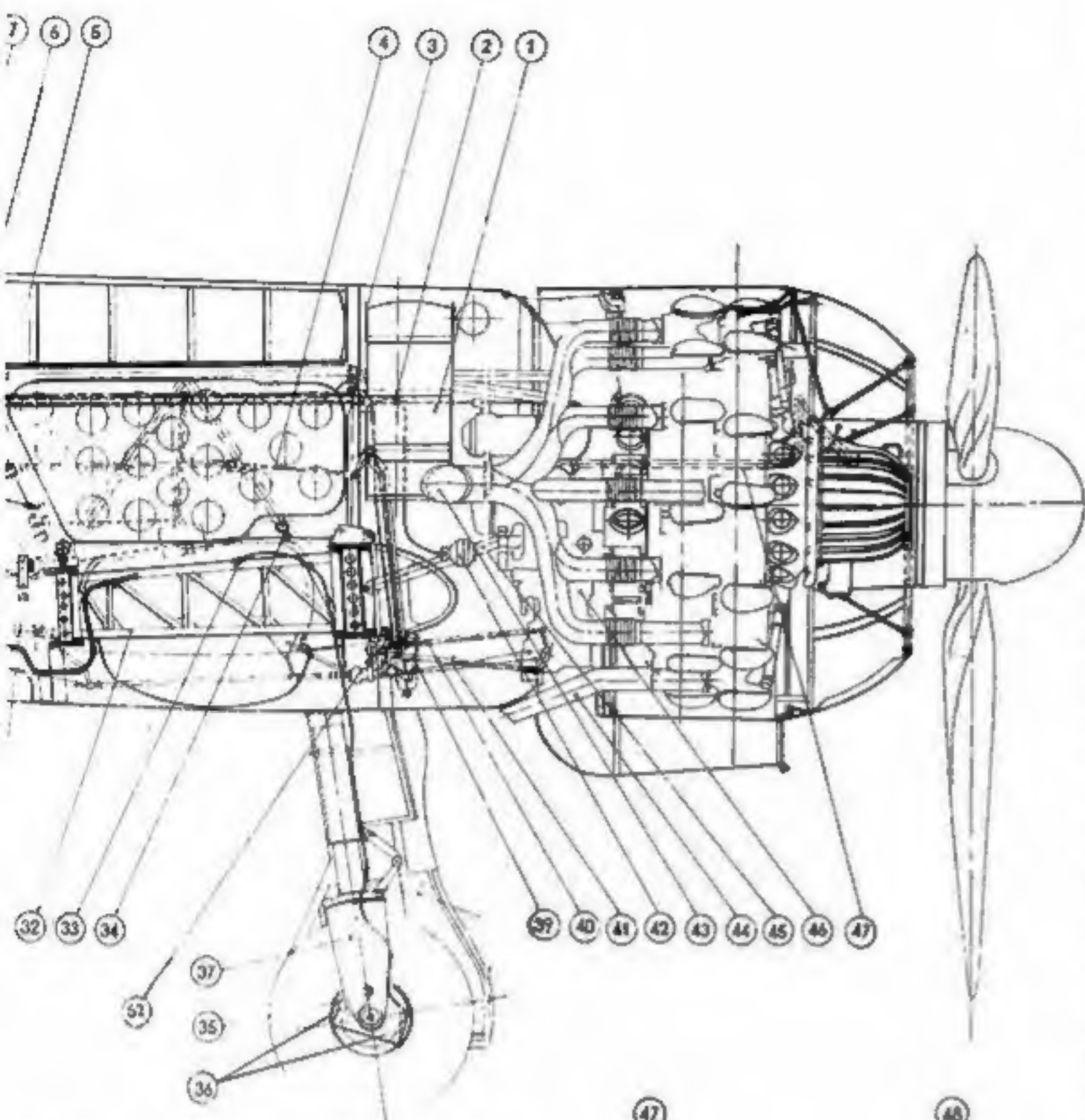
MIHAI AND
VIOREL AND

(URMARE DIN NUMĂRUL TRECUT)



DESENE ORIGINALE ALE UZINELOR IAR DIN BRAȘOV





- 1 Elie V.D.M. cu pos variabil la sbor
- 2 Inel Naco partea fixă
- 3 Suportul inelului Naco
- 4 Inel Naco partea mobilă
- 5 Voleți inelului Naco
- 6 Teavă de echipament
- 7 Capetele litometrului
- 8 Generalicea
- 9 Decantorul de ulei
- 10 Rezervorul de ulei
- 11 Butelia stingătorului automat
- 12 Priza statică a litometrului
- 13 Rezervorul superior de benzină (163 litri)
- 14 Legătura între rezervoarele de benzină
- 15 Rezervorul inferior de benzină (292 litri)
- 16 Priză pt. încălzirea benzinei de la pompe
- 17 Acumulatorul pt. comanda voleților Naco
- 18 Verin pt. comanda locășului de la tren
- 19 Ampmetru de antenă (Radio)
- 20 Aparat de radio (emitor și receptor)
- 21 Priza (pt. radio)
- 22 Rezervor cu lichid pt. frâne
- 23 Comanda mecanică a locășului de la tren
- 24 Butelia stingătorului comandat
- 25 Pompa de injecție benzină
- 26 Planșa de bord
- 27 Pompa litometrului
- 28 Vizionul optic
- 29 Comanda mirajelor
- 30 Comanda frânelor
- 31 Incalzitorul cabinei
- 32 Cutia de distribuție pentru lămpărilor de bombe
- 33 Teavă pt. instalația pneumatică
- 34 Manșă
- 35 Comanda scaunului
- 36 Punga masei inhalatorului
- 37 Centura pilotului
- 38 Priză pt. casca radio
- 39 Glieră pt. cabină
- 40 Contactul general electric
- 41 Interrupătoare electrice automate
- 42 Scriptele pt. repararea centurii
- 43 Glieră pt. cabină
- 44 Tub pt. comanda profundității
- 45 Sandow pt. tragerea centurii
- 46 Sandow pt. ridicarea scaunului
- 47 Antena radio
- 48 Lampă electrică de poziție și semnal
- 49 Cablul de comanda direcției
- 50 Loc pt. băgăi bora de ridicare
- 51 Pârghie pt. ridicarea scaunului
- 52 Pompa de mână pt. instalația hidro
- 53 Distribuitor pt. voleți Naco
- 54 Tub pt. comanda criptoanelor
- 55 Polonierul
- 56 Planșa monometrelor
- 57 Convertitor (radio)
- 58 Repartitor pt. frâne
- 59 Hidro-pompa pt. frâne
- 60 Teavă de aerisire a reductorului
- 61 Cutie de distribuție (radio)
- 62 Rezervorul cu lichid pt. instalația hidro
- 63 Cutie cu rezistențe (radio)
- 64 Atășă elastică a rezervorului de benzină
- 65 Longeronul posterior al aripii
- 66 Teavă de aerisire a rezervorului de benzină
- 67 Locășul trenului de aterisare
- 68 Priză pt. benzină
- 69 Chesonul trenului de aterisare
- 70 Verinul de comandă al trenului
- 71 Longeronul anterior al aripii
- 72 Teavă de ulei de la rezervor la motor
- 73 Goleră rezervorului de ulei
- 74 Filtu de benzină
- 75 Compusul trenului
- 76 Teavă de ulei de la rezervor la motor
- 77 Teavă de benzină de la filtre la pompe
- 78 Radiator de ulei
- 79 Teavă de ulei de la radiator la motor
- 80 Teavă de aerisire a rezervorului de benzină
- 81 Priza de benzină a carburatorului
- 82 Incalzirea benzinei suplimentare pompe la rezervor
- 83 Manșă de aer
- 84 Teavă de la pompa de injecție a benzinei



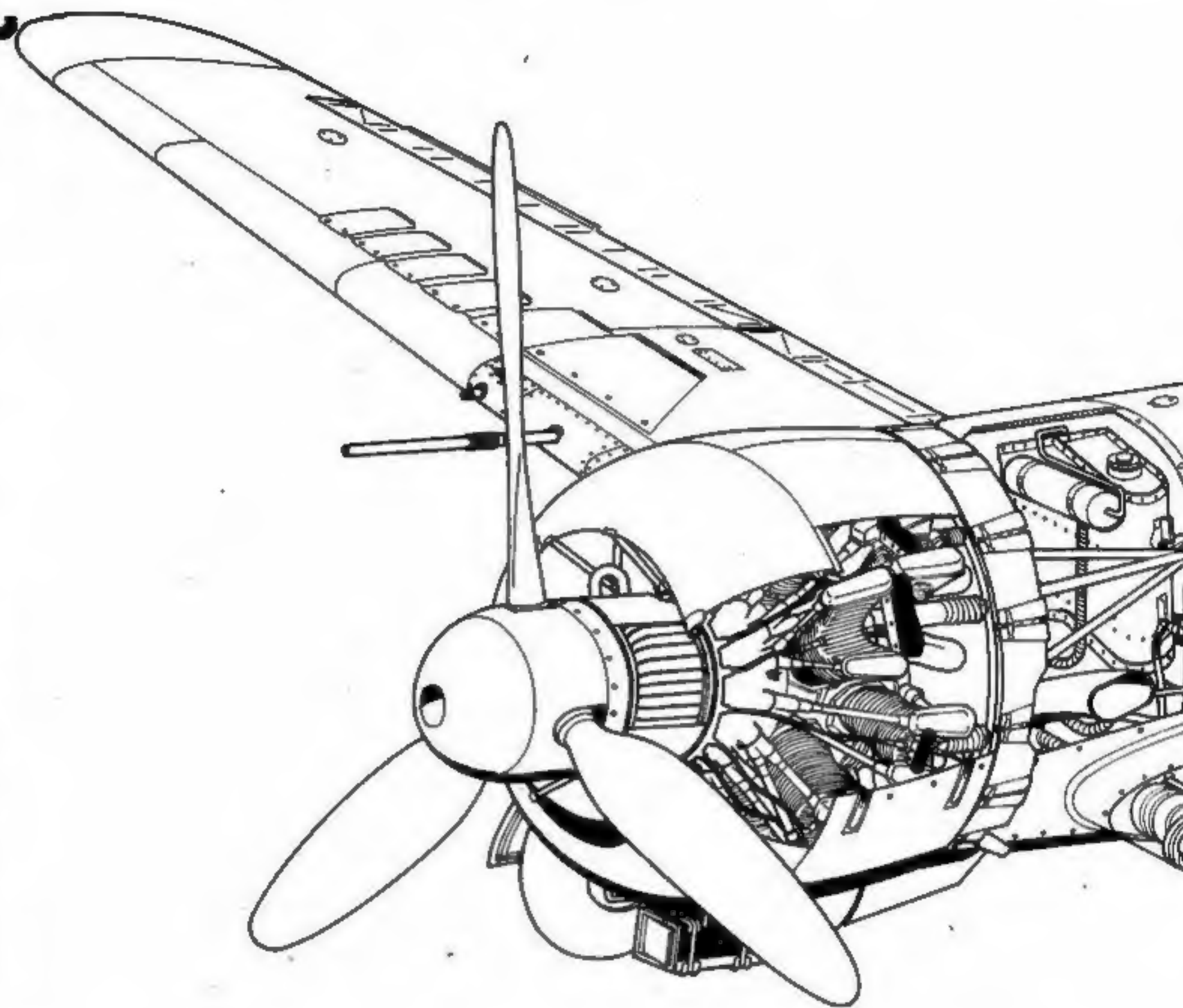
IAR. 81C

terminarea cursurilor teoretice și a II-ii școlii militare și trecerea pe avionul IAR — 80, au fost trimiși să se alăture la Școala de perfecționare de vânătoare pe avionul IAR — 81 de la Galați. Comandantul capitan comandor Bordeanu, șef de pilotaj capitan Bucșan și ceilalți instructori sublocotenenți Iștar, Boliță Constantin și Berbelescu. Școala urmărea desfășurarea pregătirii de luptă a piloților de vânătoare pentru obținerea brevetului de pilot de luptă. Programul de pregătire includea: viraje strinse, viraje, răsturnări, imbricări, picașe max. 750 km/h, zbor aproape de sol, raiduri la 50 m, zbor în celulă și patrulă, forțări, trageri aeriene foto și reale, aterisări și manșe, conlucrarea cu avioanele A.A., atac la sol cu proiectile de artilerie, zbor de însoțire și interceptare și luptă aeriană la mare altitudine, bombardamente în picaș cu avioanele IAR — 81 „BOPI”.

În vara anului 1943, la Galați, a avut loc schimbarea comenzii mașinilor de zbor (plăci în vara anului 1943). Era: prin împingere înainte, motorul în funcțiune, manșă înapoi, motorul în funcțiune, din această perioadă s-a înversat, conducerea școlii a fost încredințată un scurt antrenament de acrobatică, cu această inversare a comenzii de zbor.

Pe 4 aprilie 1944, comandorul Bordeanu întreabă: „Cine a făcut tur de avionul IAR — 80 cu comanda de zbor?”. Pur și simplu am răspuns: „Am făcut aceste zboruri. Mă gândeam la lucru, manșă înainte — motor în funcțiune, trăsă manșă — motor în funcțiune, învârtăseam inițial invers, așa la început. Am primit ordinul să fac un raid Galați — Cetatea Albă, până la T-eu, am făcut câteva zboruri cu manșă de gaze. Am pus pe direcția de decolare 90° către Galați și la primirea semnalului am decolat ușor din turaj, cca 200 m, mîna de pe manșă de gaze, la comanda distribuitorului hidroscamotore a trenului de aterizare după aceea să apăs pe semnalul a putea pune în funcțiune hidroscamotore. După stingeră becurilor și aprinderea celor roșii, semn că s-a escamotat și zăvorșit, am ridicat elicea și am vrut să măresc turajul. Trăgînd manșă de gaze, motorul s-a redus la 1 500 t/min și am putut să pierd vertiginos înălțimea, deasupra unui coș de fabrică, am intrat în loc. În față aveam o faclă departe, calea ferată și lacul. Am stat puțin și am reflectat, apoi am împins manșă de gaze, motorul intrînd în plin, am reușit să aterizez la numai cîțiva metri

de la sol. IAR — 81 „BOPI” (bombardier) avea montate trei lansatoare de proiectile declanșate electric. Manșă de declanșare în picaș constă în urcarea manșei înainte de lansare pe scara frîna aerodinamică (flap) și se lansează avionul în picaș cu un unghi de 70°. O dată cu declanșarea intră în funcțiune un sistem de frînare aerodinamică, urmînd să se automatizeze avionul din picaș. În școală două avioane IAR — 80 erau antrenate să efectueze cu de exercițiu din beton, lansate pe o cale de diametru de 50 m. Atacul trebuia să se facă la 1 000 m. Ajuns la înălțimea de 1 000 m, îndreptîndu-mă spre dreapta, am dat comanda distribuitorului de declanșare și apoi pe neutru, angajîndu-mă în picaș pe linia sub un unghi de viteză de 600 km/h. La 200 m am dat comanda de declanșare și am aterizat scutit de proiectile automate și din picaș. Nimic! Am tras manșă de declanșare și, cu o solicitare mare, am reușit să aterizez la numai cîțiva metri de sol. După aterizare am văzut greșeala, distribuitorul și cel al trenului de aterizare erau declanșate, în loc să manevrez am manevrat distribuitorul trenului de aterizare, dînd comanda pe scos, am făcut să se accentueze unghiul



4 aprilie 1944. Zi frumoasă de primăvară, toți piloții sînt plini de viață și bine dispuși. Aceasta a fost întreruptă de sirena grupului: ALARMA! Întreg grupul în aer!

Racheta roșie! În trei minute erau în aer toate avioanele. Ne obișnuisem cu astfel de exerciții, înălțarea timpului de decolare era inadmisibilă. După decolare am cuplat aparatură radio, un emițător-receptor tip FUG — 7 cu convertizor, și am auzit în căscă mesajul de la sol: Biciști! Zburăți către careul ANA — MARIA — 5 — MINUTE 5500! Harta era colorată și fiecare careu era împărțit în nouă pătrățele, munte însemna înălțimea de zbor. Așa eram purtați din careu în careu pînă interceptam ținta.

Eram în patrula comandă a Escadrilei 63 vînătoare, coechipierul celui de 2-a comandă de sublocotenentul Mihăilescu Petre. Careul ordonat coincidea cu zona Caracal — Craiova. Întreg grupul urcă eșalonat, în sir indian, pe escadriile și patrula în careul ordonat.

În timp ce urcam, mesajul radio s-a modificat: biciști! 43 și 64 le-a schimbat careul în zona Videle, tot la înălțimea de 5 500 m. Escadrila 63 vînătoare din care făceam parte, continuă zborul, luînd înălțime către careul inițial. Cînd am ajuns deasupra râului OR, în dreapta, și mai sus circa 20° față de direcția de zbor 270° vîd dire de condensare. Erau grupe numerice de avioane ce zburau în sens opus nouă, asemănîndu-se cu JU 88 și crezînd că este vorba de un simplu exercițiu de interceptare a țintelor. Mesajele de la sol insistau: „Biciști, atacați corbii cu patru pene!” (aceasta însemna în cod avioane cu patru motoare). Munte 7000! Cînd s-au apropiat noi eram sub ei, iar la comanda radio a comandantului de escadrilă, am virat către dreapta, luînd înălțime. Între Roșiori de Vede și Videle ne-am apropiat la circa 5 km de ele. La comanda capitanului Ștefănescu P., ne-am eșalonat pe patrula pentru atac.

călă, cîț și pe orizontală. Aceasta mare formație era compusă din mai multe grupe de cîte 12—15 aparate care zburau apropiate unele de altele, putîndu-se apăra reciproc. Cînd te apropiai de o astfel de grupă, dădeai peste un arici de foc impenetrabil. Cu toate acestea, ne-am continuat atacul avînd inferioritate de înălțime. S-a statat de sus în jos, din spate, pe patrula eșalonată în cocor pe dreapta. Două Liberatori sînt doborîți, un IAR-80 de-al nostru se prăbușește în flăcări, cade în luptă adî. Parașinopol, sublocotenent Vierul îl urmează, dar se salvează cu parașute.

La cel de-al doilea atac, ne aflam deja deasupra Bucureștiului. Un infern! Trăgeam noi în atac, trăgea artileria antiaeriană, trăgeau celelalte grupe de vînătoare din apărare de pe Pipera și Popești Leordeni, trăgeau vînătorii veniți cu ME 109, trăgeau americanii. Foc sus, foc jos, foc de jur-împrejur. Ca niște făclii se prăbușeau avioanele din ambele tabere. Mesajele radio insistau: „Biciști! Atacați tot timpul corbii cu patru pene!”

Escadrila 63 vînătoare, ataca și revine mereu la atac, asupra ultimei grupe americane. Fiind hărțuit mereu de noi, după ce au trecut Argeșul, după Domnești, au dat drumul la bombe, majoritatea cîzînd pe locurile virane dintre Chitila și Chiajna. Două Liberatori sînt loviți de artileria antiaeriană. Cade în luptă adî, Reghiga Dumitrascu.

Coloanele de foc, fum și moloș din trîi mă cutremură. Foc peste tot, apar parașute pe tot cerul. Auzeam rezonanța loviturilor încasate de 80-ul meu. Escadrițele noastre s-au destrămat, unii loviți, cu avarii au aterizat pe aerodromurile de ajutor, alții pierzîndu-și coechipierii, s-au atășat de alții. M-am atășat de sublocotenentul Scurtu Petre; locotenentul Mihăilescu Petre aterizează forțat pe Pipera. Atacul americanilor se terminase; trîiul C.F.R. Grivița încă mai fumega.

Liberatoarele se îndepărtează de Bucu-

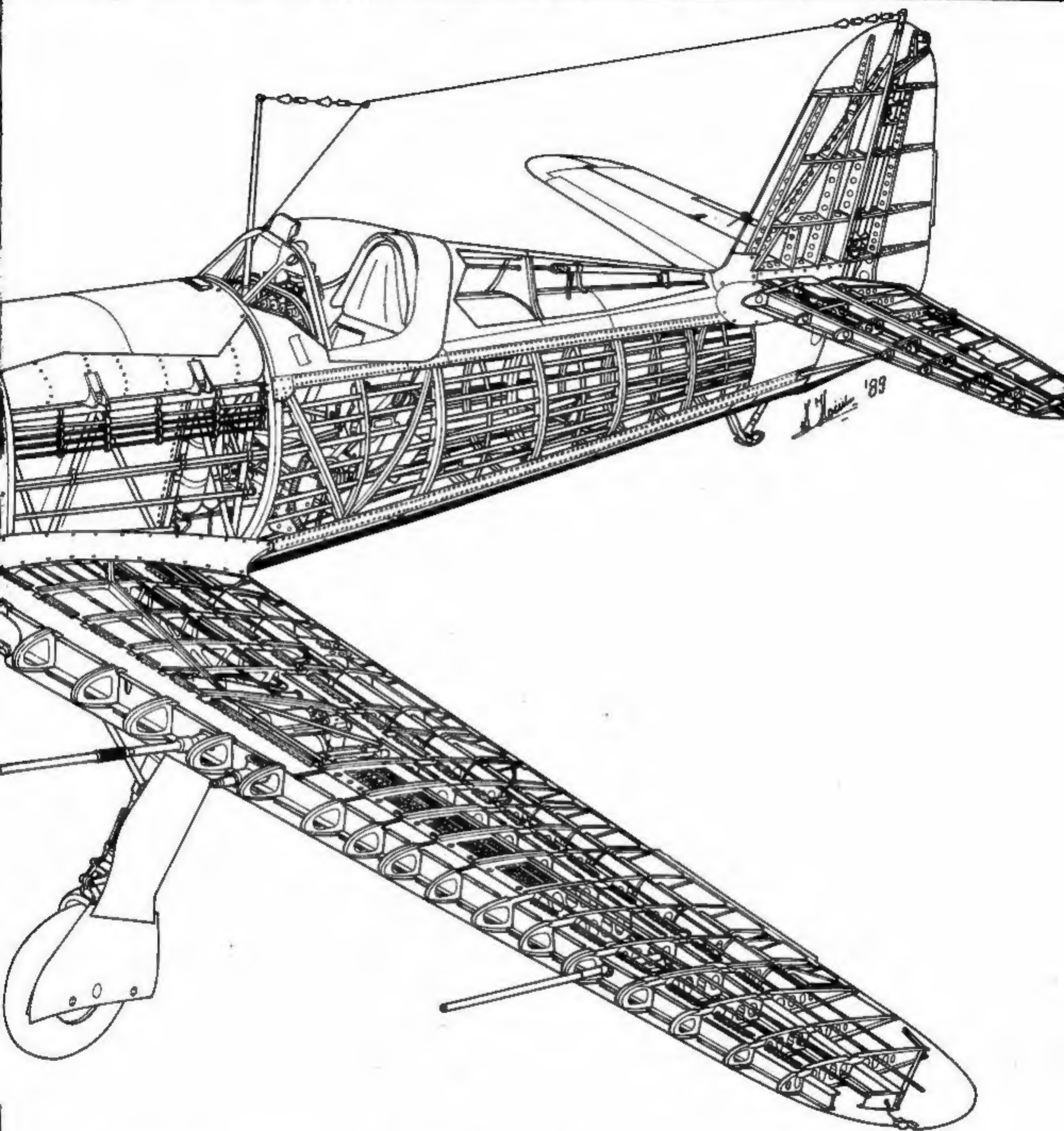
ria Mauser imi indică încă cîteva proiectile, imi rămînea mai multă muniție pentru mitralieră.

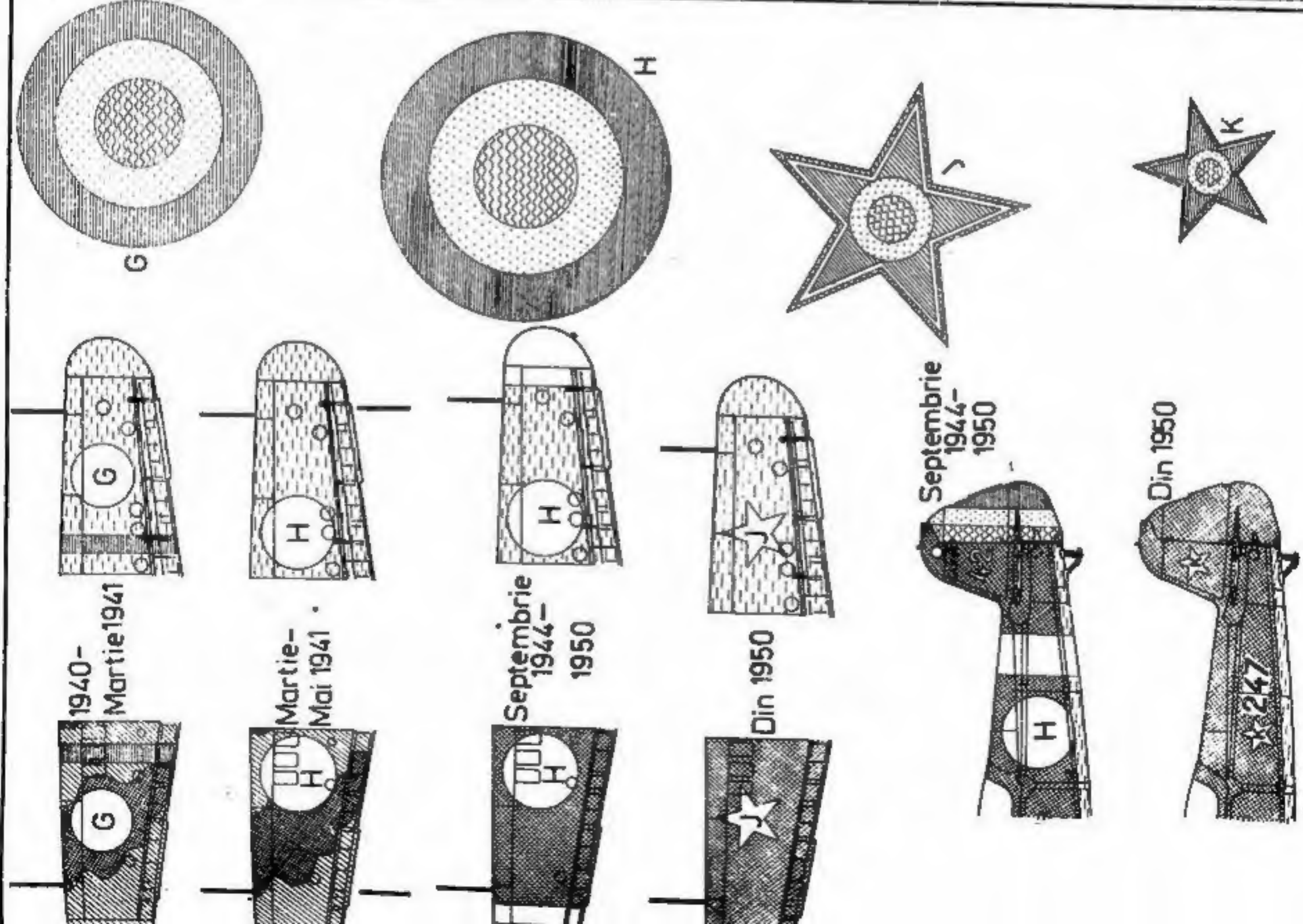
Avînd superioritate de înălțime, am atacat în celulă un Liberator din față, cu soarele în spate, în picaș 45°, vizînd încăstrarea aripii cu fuselajul, unde știam că are rezervoare de benzină. Cu tot atacul meu impetuos, rezultatul este nul; din cauza nervozității am tras sub aripă, în schimb adî. Palaul a fost lovit, reușînd totuși să aterizeze pe burtă, el fiind ranit.

Revin din nou la atac, cu toate că vedeam jocuri de artificii în jurul meu. Nervozitatea creștea, distanța de tragere scădea. În exces de viteză, de data aceasta, atac de jos în sus, vizînd aripi dreapta între cele două motoare și declanșez tragerea. În degajare am intrat în focul altui Liberator, mi-a sarit cupola cabinei, primisem lovituri în labioul de bord, simi trepidă pumnice cu rateuri și întreruperi la motor. Ma loviseră bine. Avînd aproximativ 4 000 m, am reușit să aterizez cu bine pe aerodromul Roșiori. Liberatorul lovit de mine s-a prăbușit între localitățile Virtoagele și Roșiori. Victoria mi-a fost omologată de însuși comandantul Grupului 1 vînătoare — comandorul Sandu Ion. Cel 11 membri ai echipajului s-au salvat cu parașute.

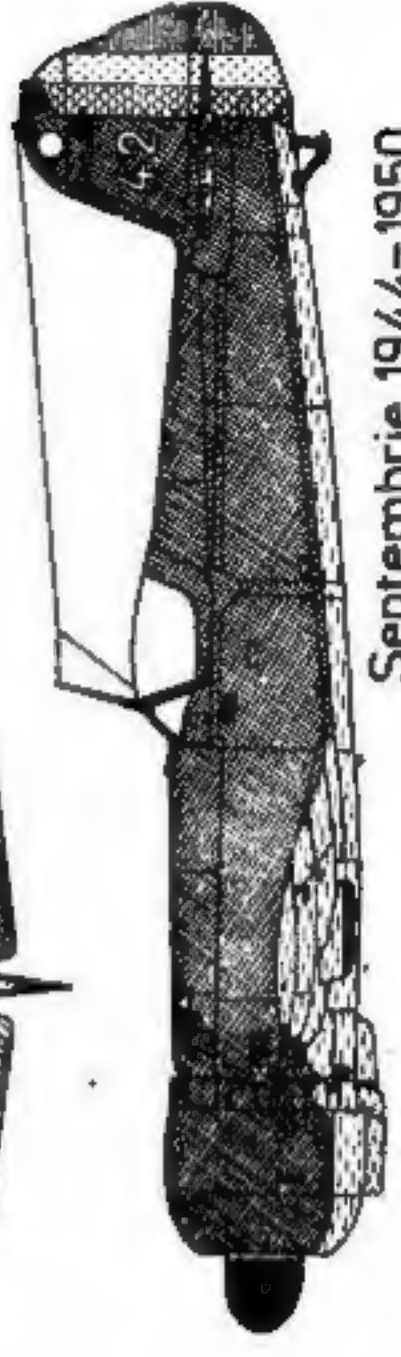
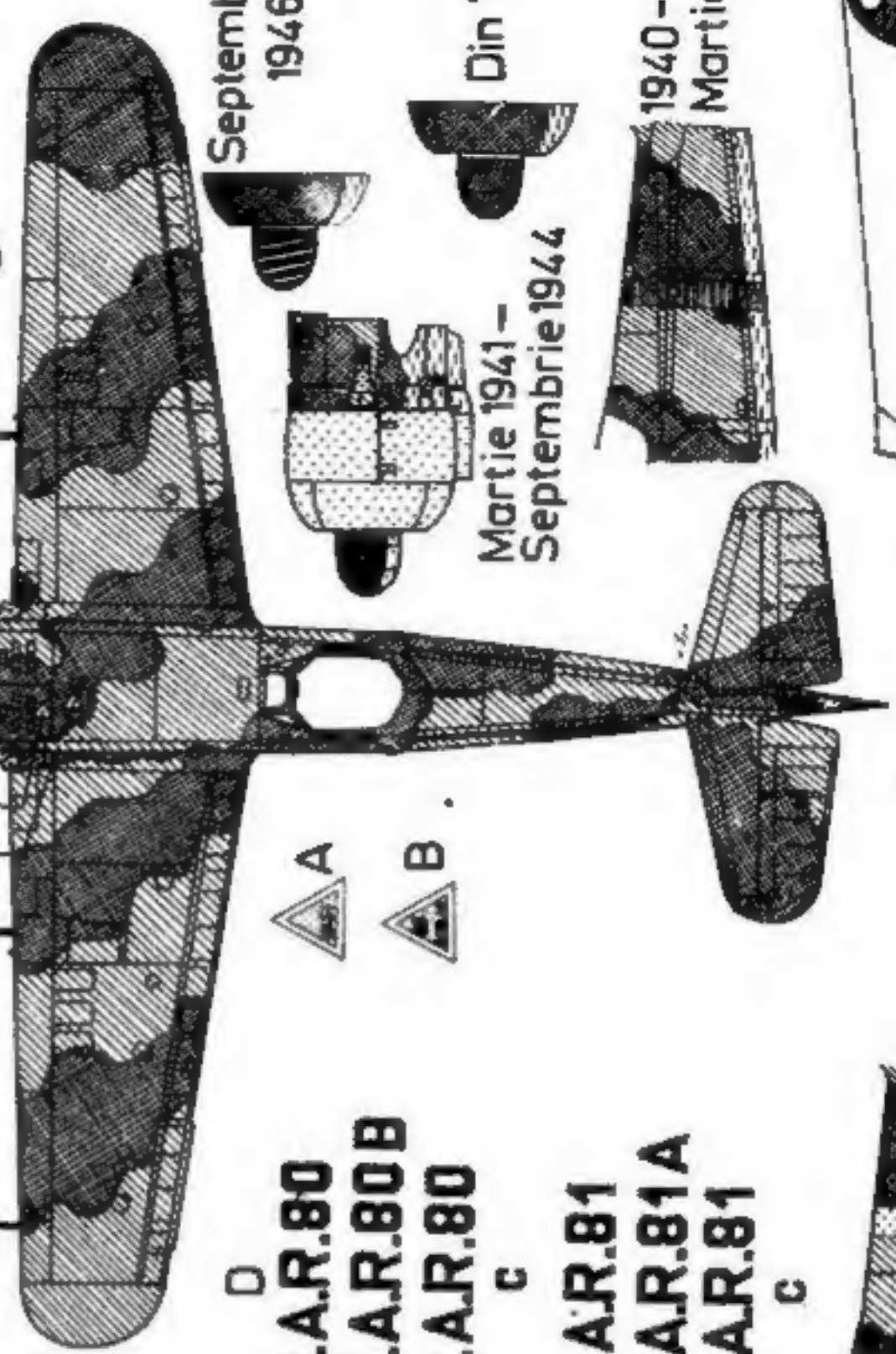
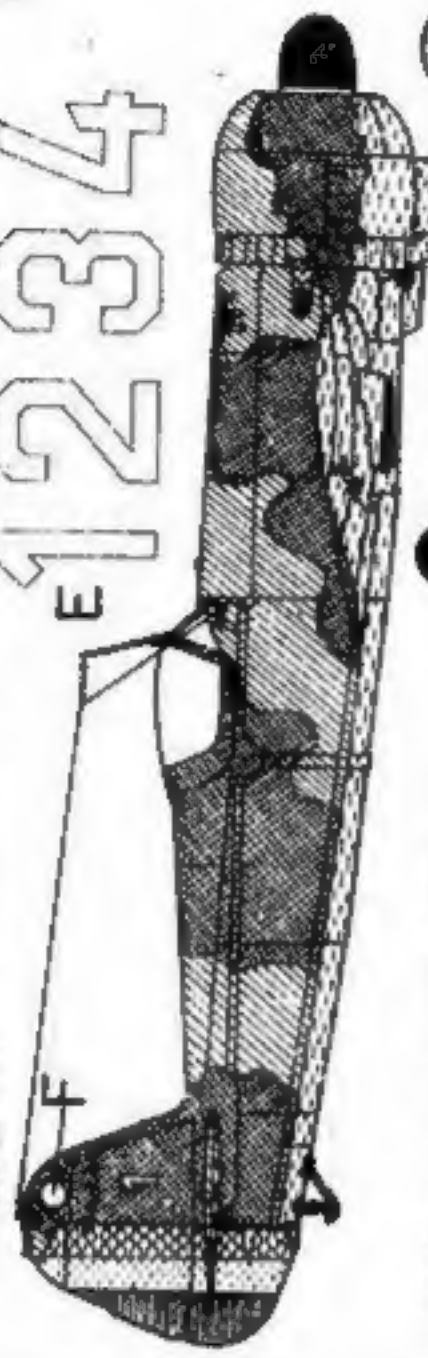
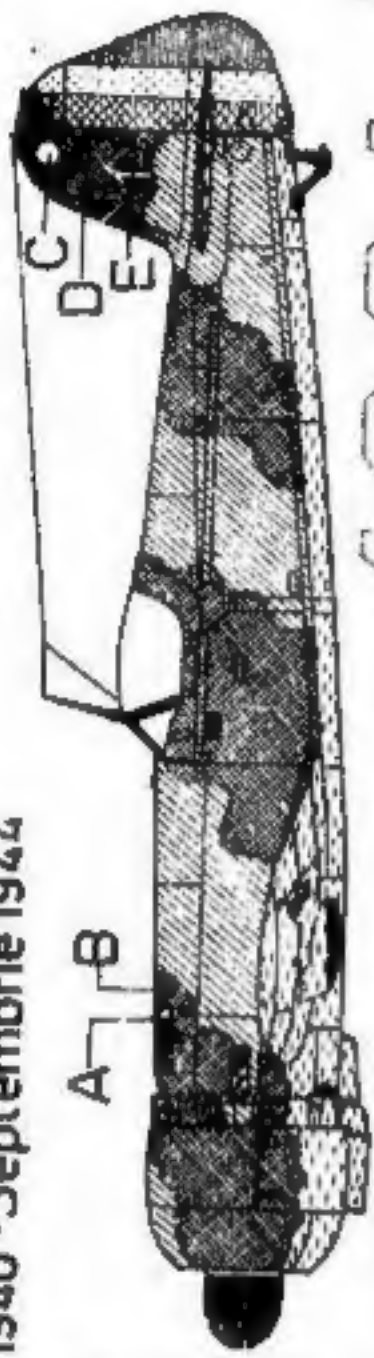
Prizonieri au fost aduși la grup și interogați. Singurul nemulțumit era navigatorul, mai avea de îndeplinit o singură misiune și era repatriat, expirîndu-și contractul. După două zile prizonierii au fost trimiși la Timișul de Sus, unde aveau lagăre.

Prin intermediul capitanului Ștefănescu P., în limba franceză, am schimbat impresii cu membrii echipajului american. Căpitanul și cu mine am fost pedepsiți de către Statul Major „AERO” pentru fraternizare cu prizonierii americani. Capitanul a primit 10 zile de arest și eu 5 zile, cu suspendare, fiind trecute în fișele personale. Era nevoie de piloți pentru luptele ce urmau.





1940 - Septembrie 1944



- Alb
- Galben
- Albastru deschis
- Roșu
- Maro deschis (pământ ars)
- Albastru
- Verde oliv
- Negru
- Maro roșcat

1234

5678 90

I.A.R.80
I.A.R.80B
I.A.R.80
I.A.R.81
I.A.R.81A
I.A.R.81

Septembrie 1944
1946

Martie 1941 -
Septembrie 1944

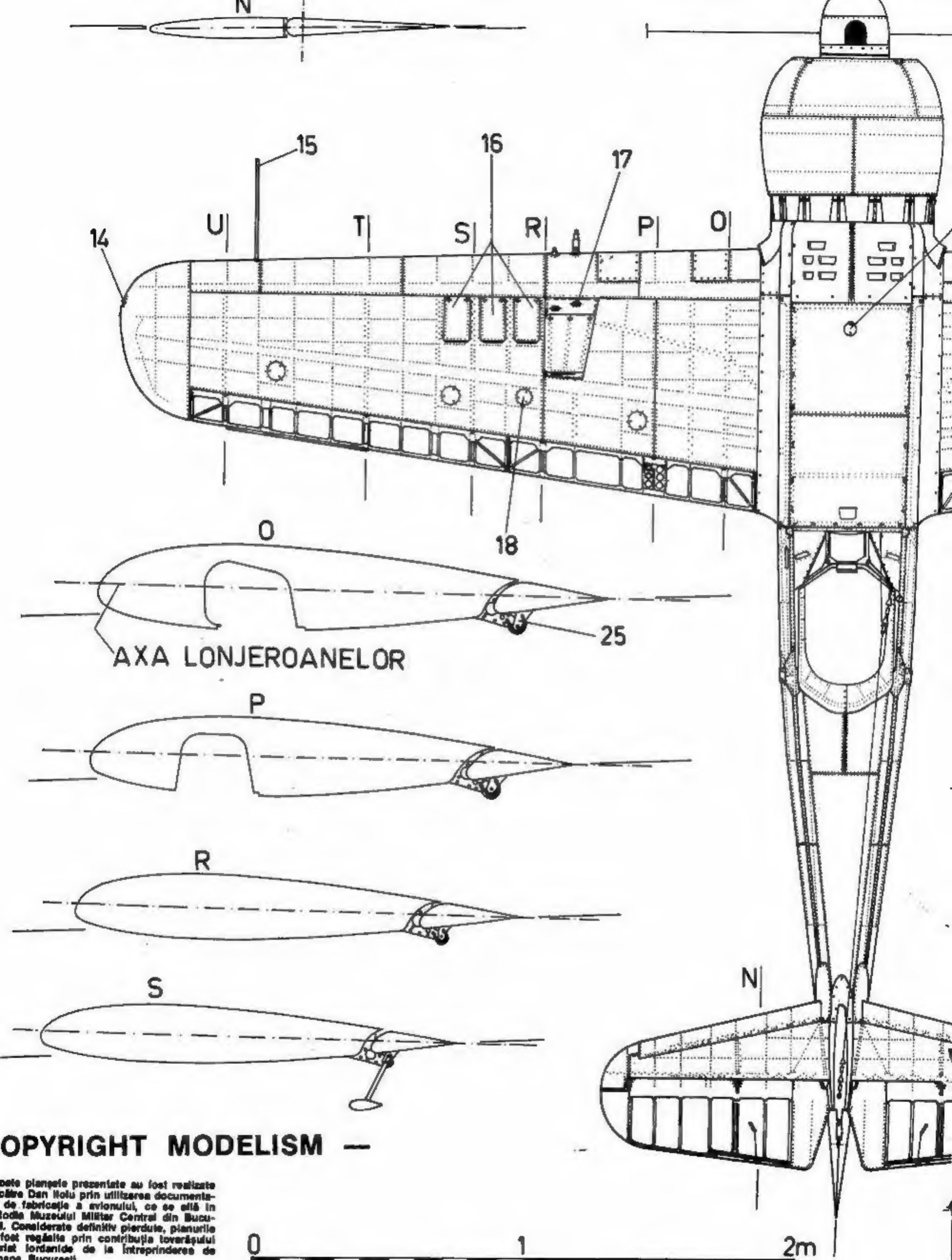
1940 -
Martie 1941

Martie - Mai 1941

Septembrie 1944 - 1950

Scheme de vopsire, inscripționare

colă detalii 1m



AXA LONGJEROANELOR

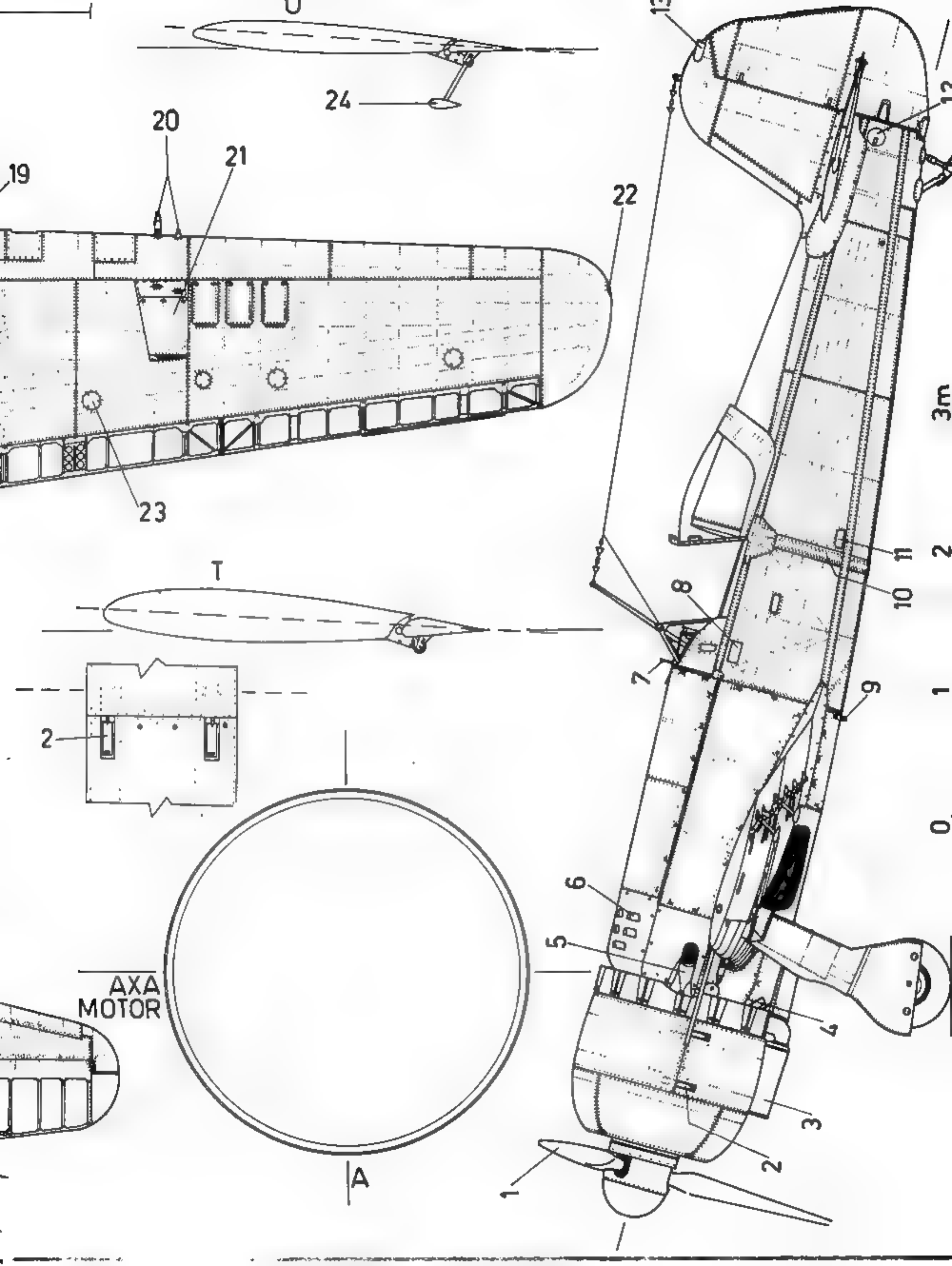
OPRIGHT MODELISM —

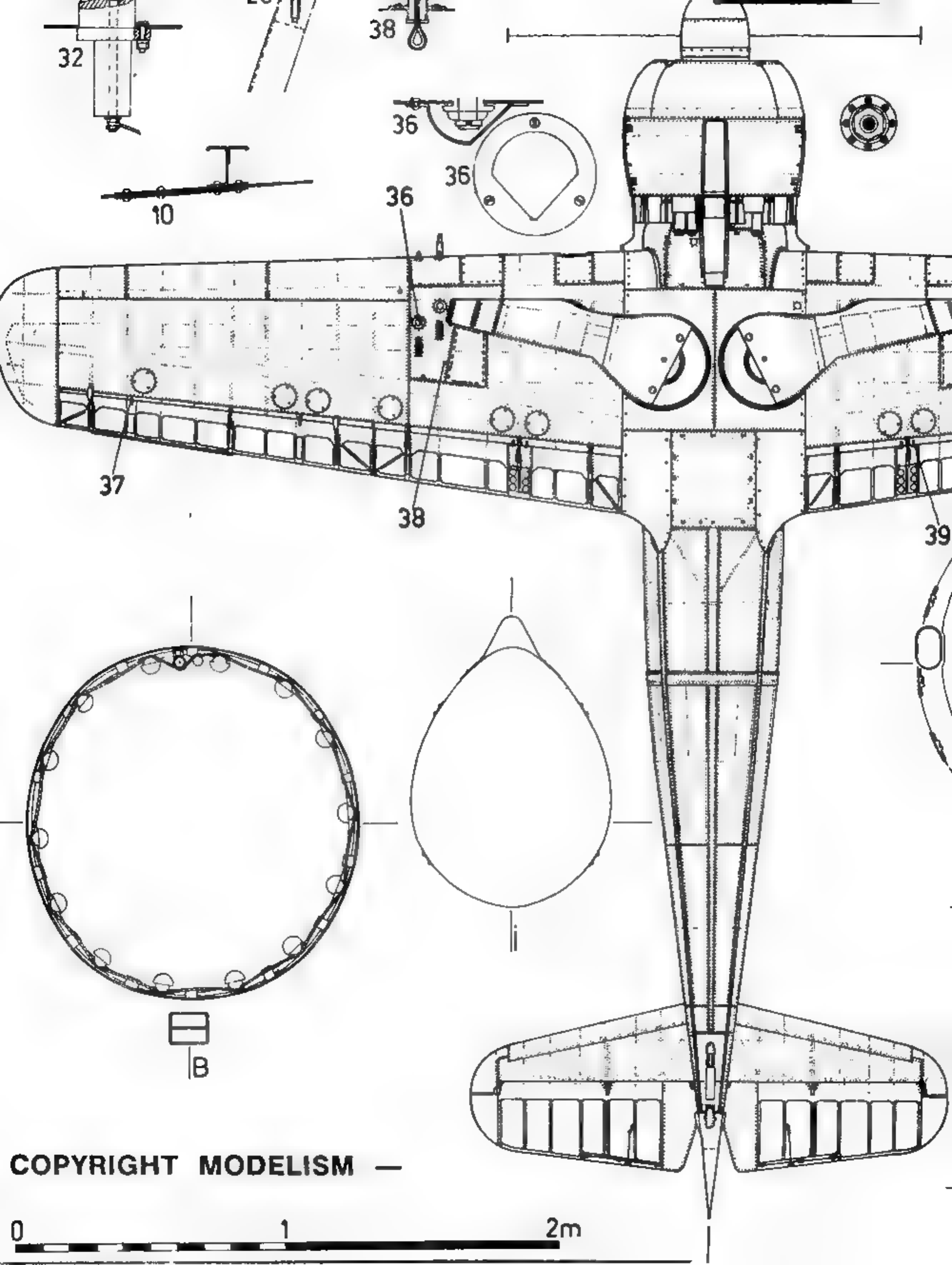
toate planșele prezentate au fost realizate
de către Dan Nolu prin utilizarea documenta-
ției de fabricație a avionului, ce se află în
arhiva Muzeului Militar Central din Bucu-
rești. Considerate definitiv pierdute, planurile
au fost reconstituite prin contribuția tovarășului
Nicolae Iordanide de la Întreprinderea de
Mecanică de Precizie din București.

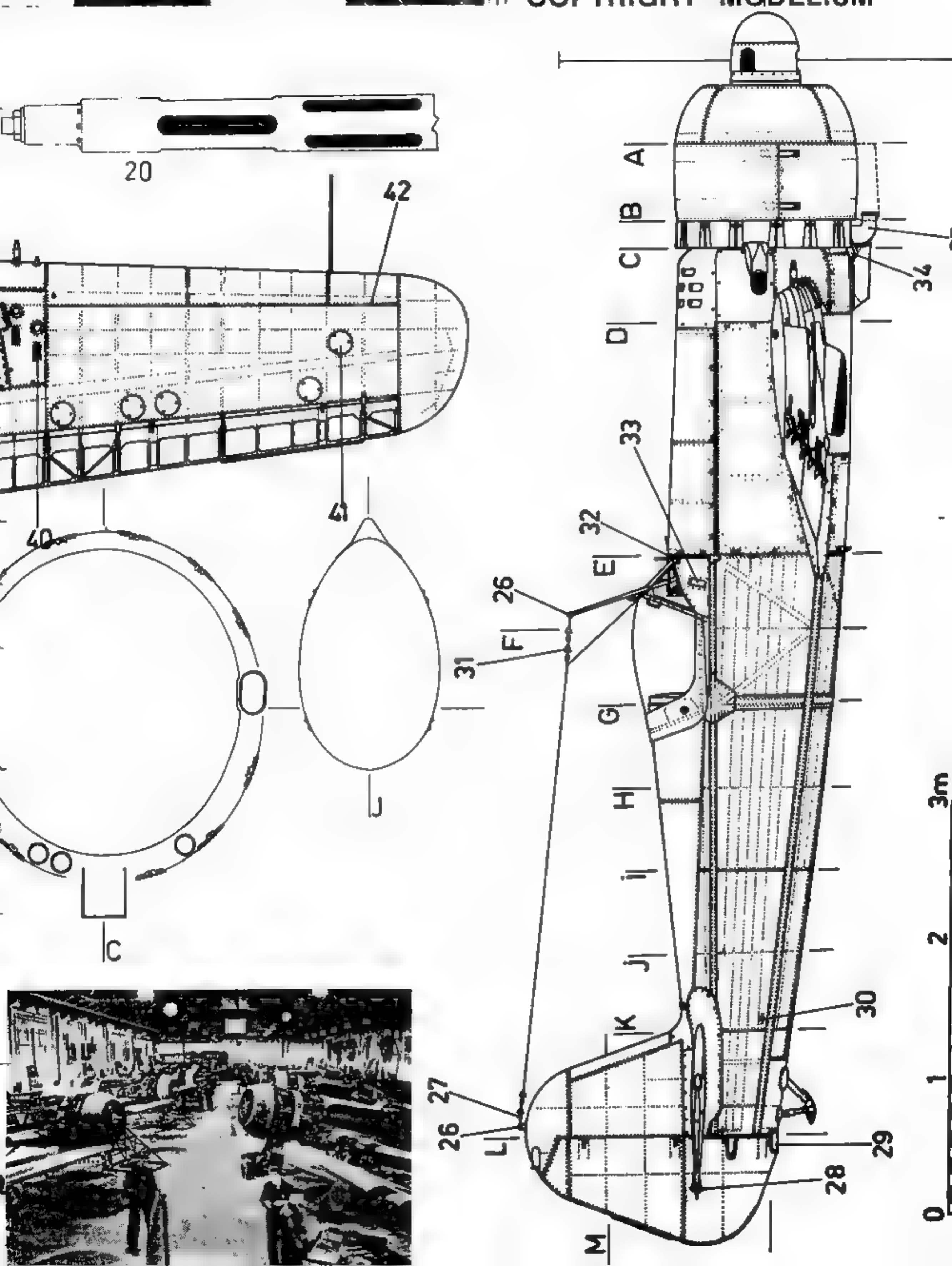
0

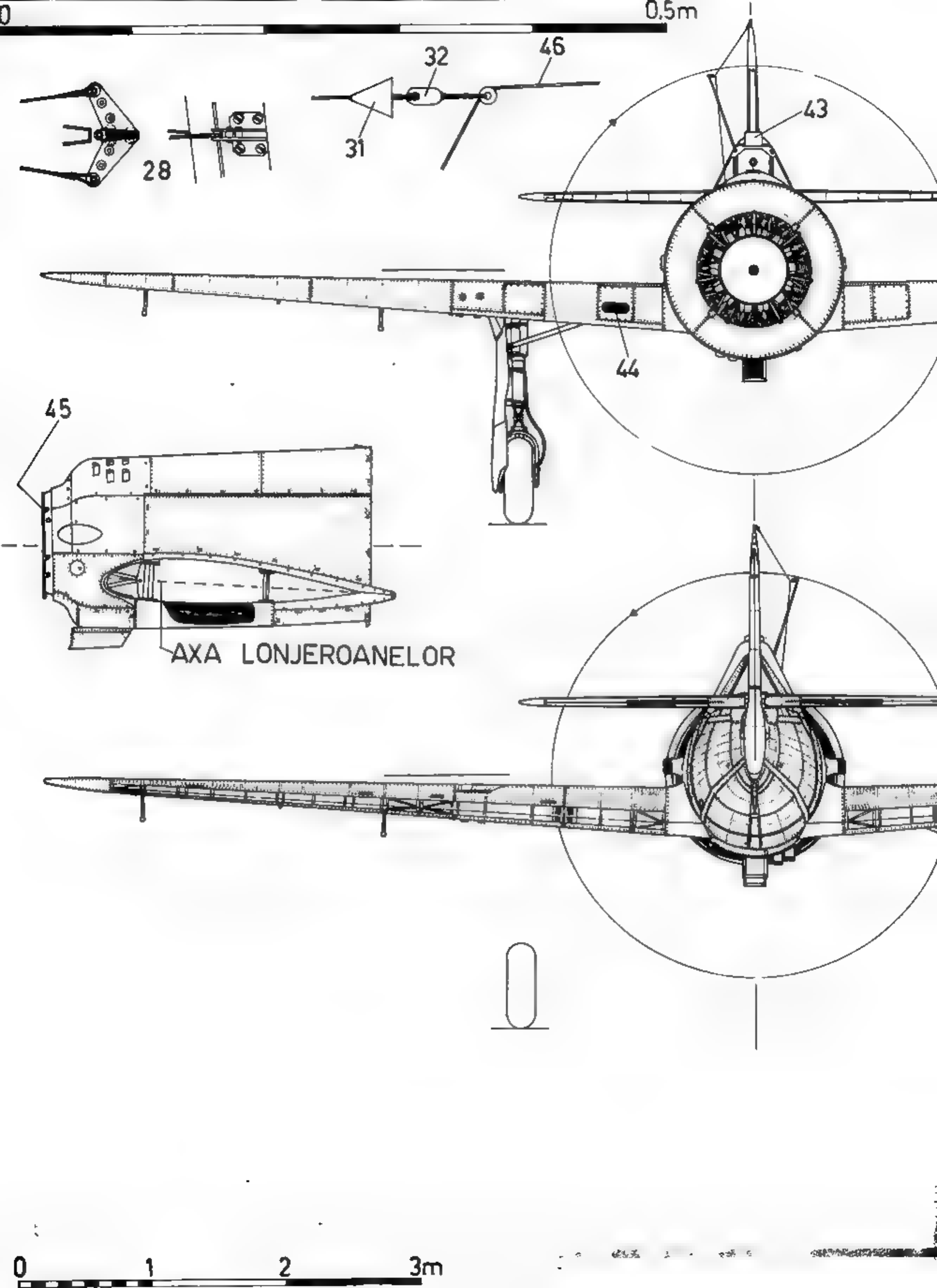
1

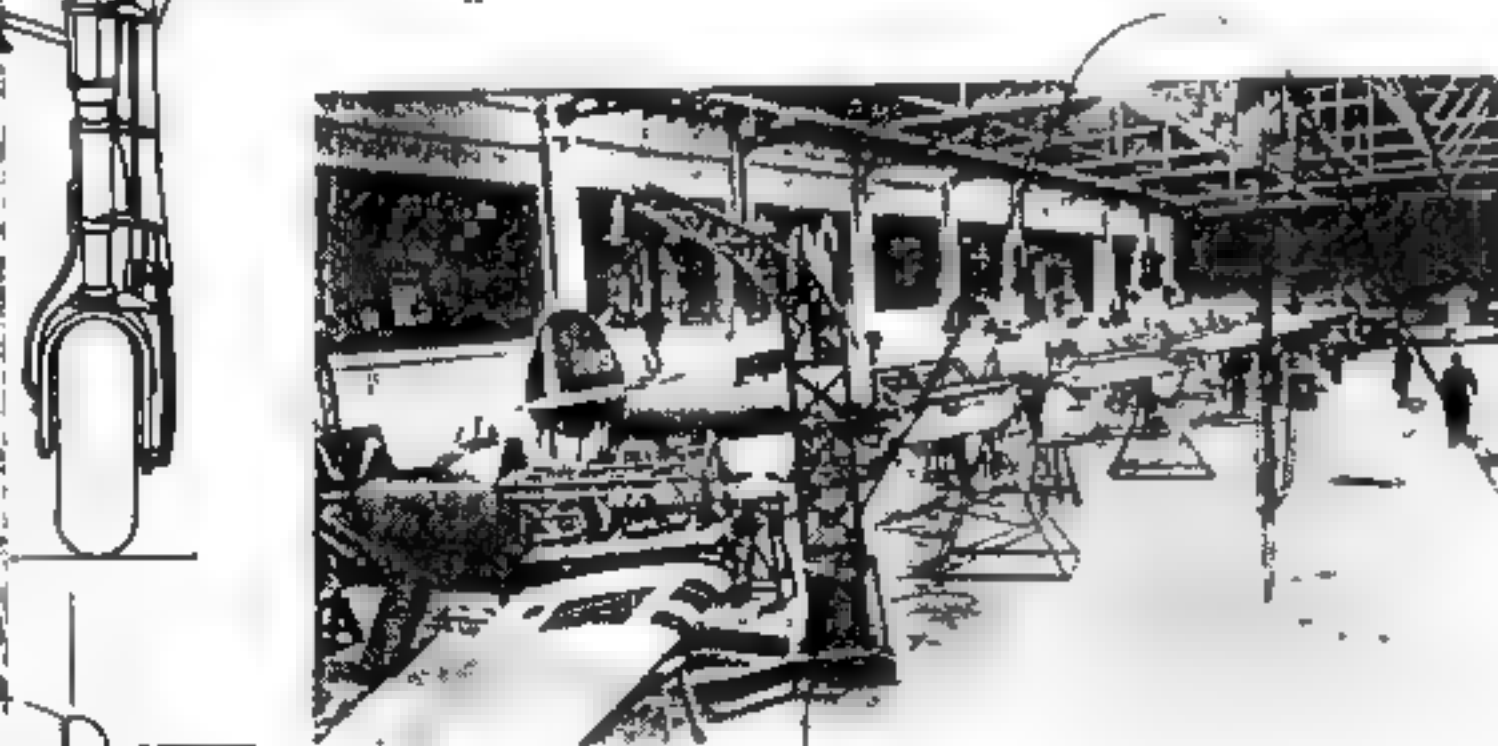
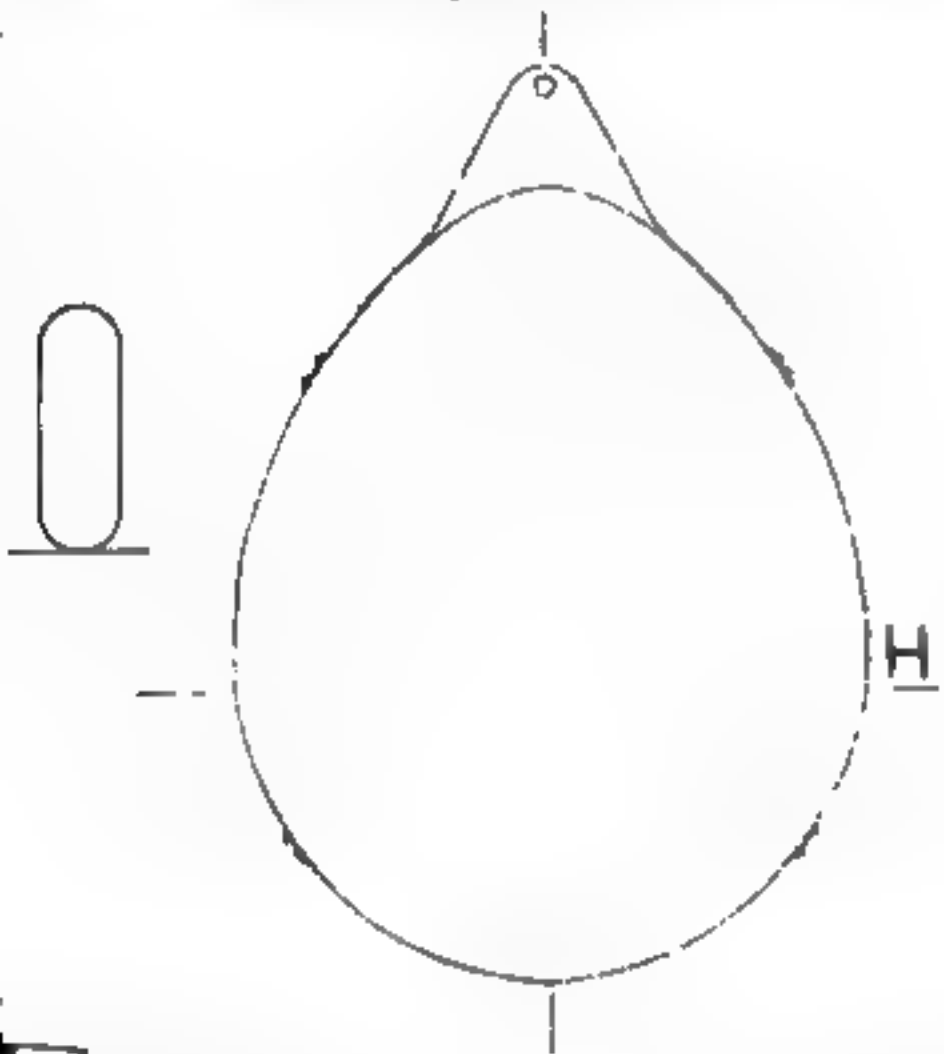
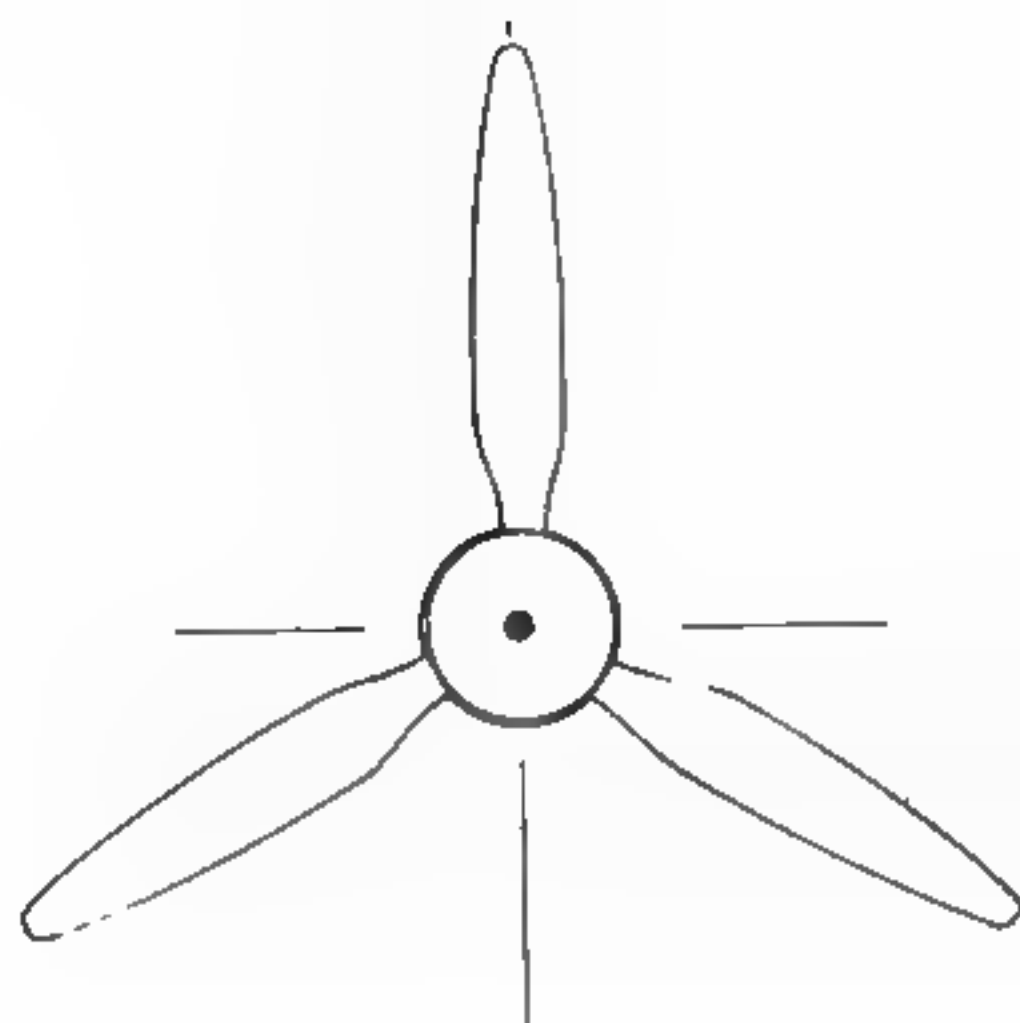
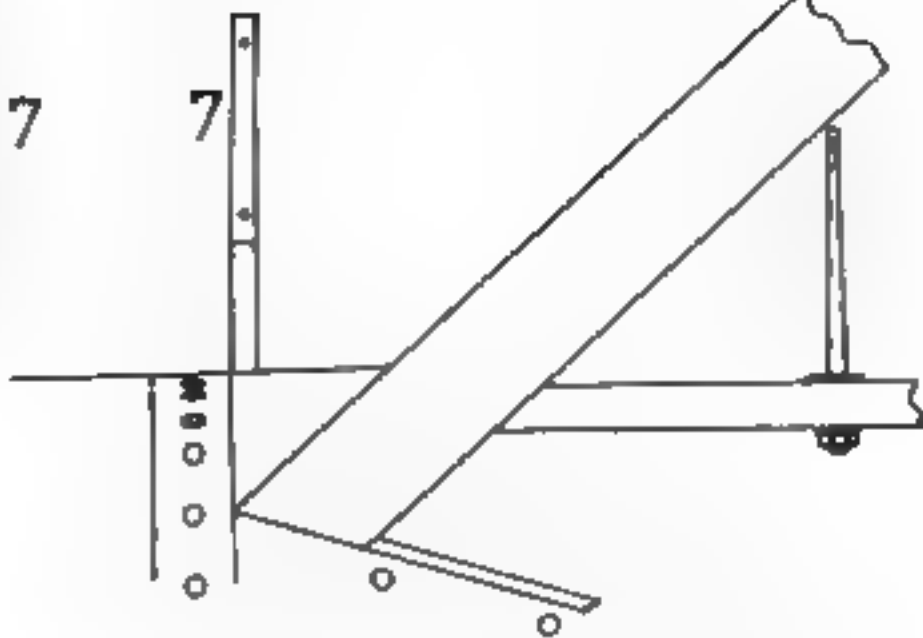
2m



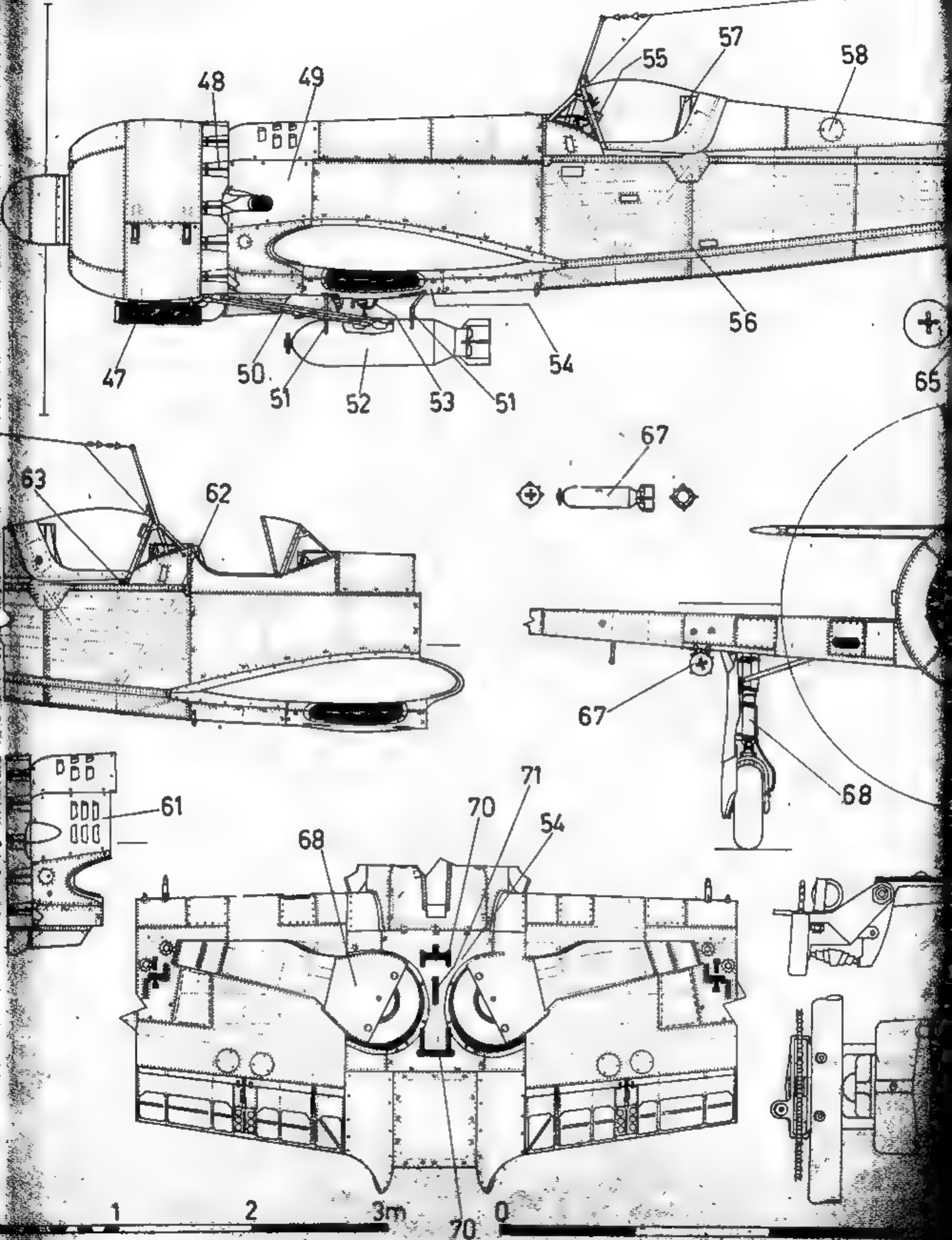


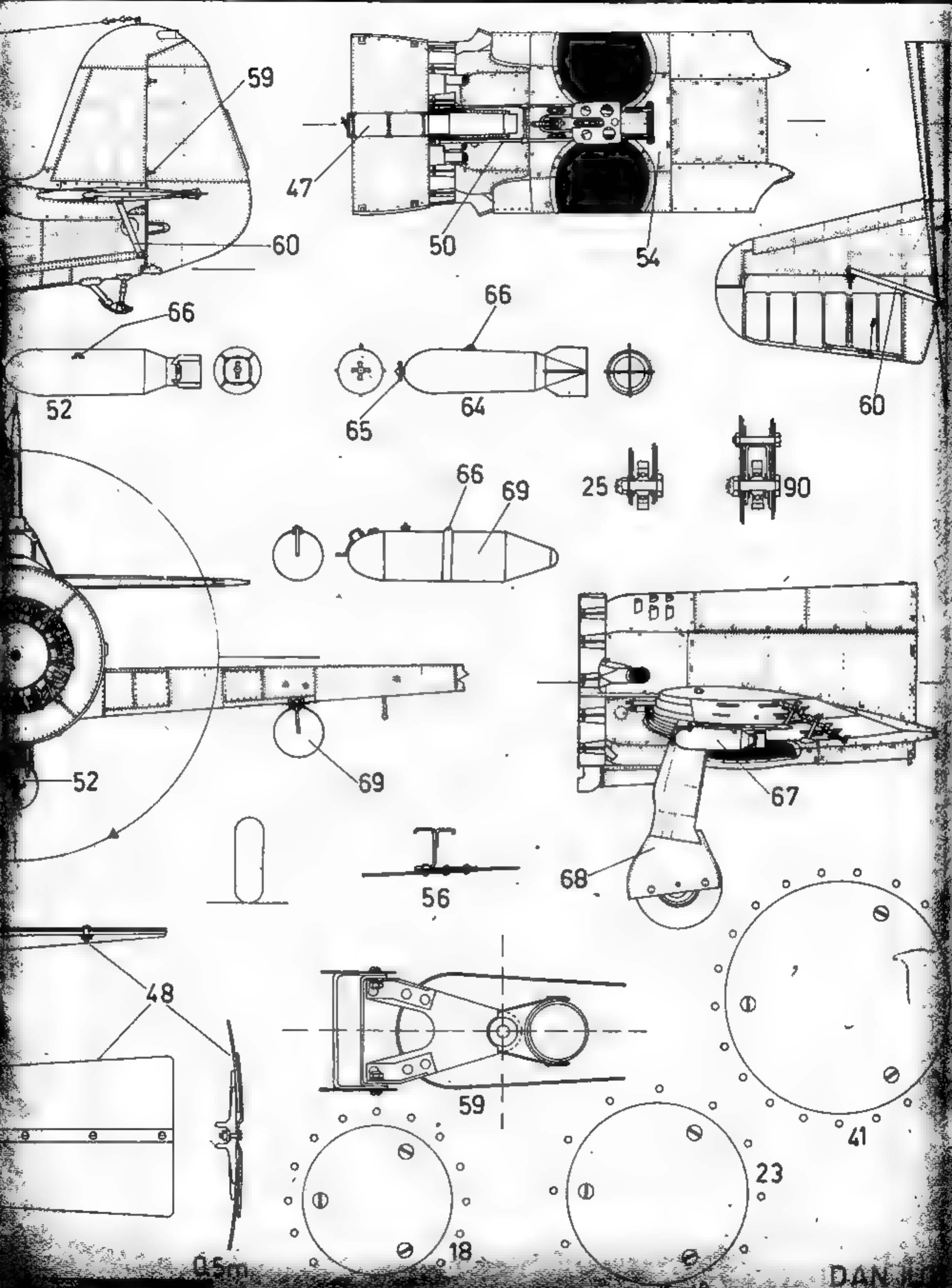


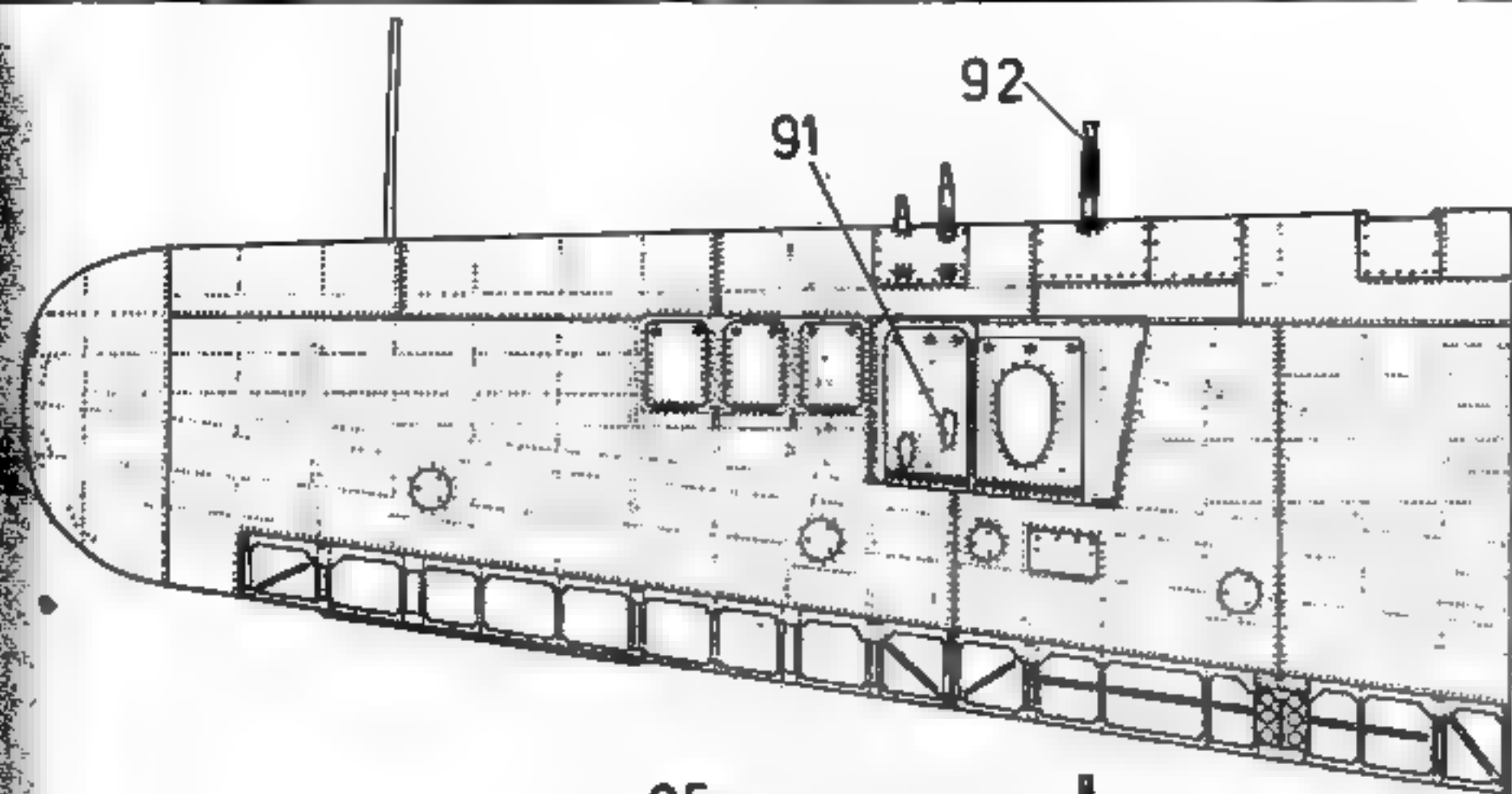




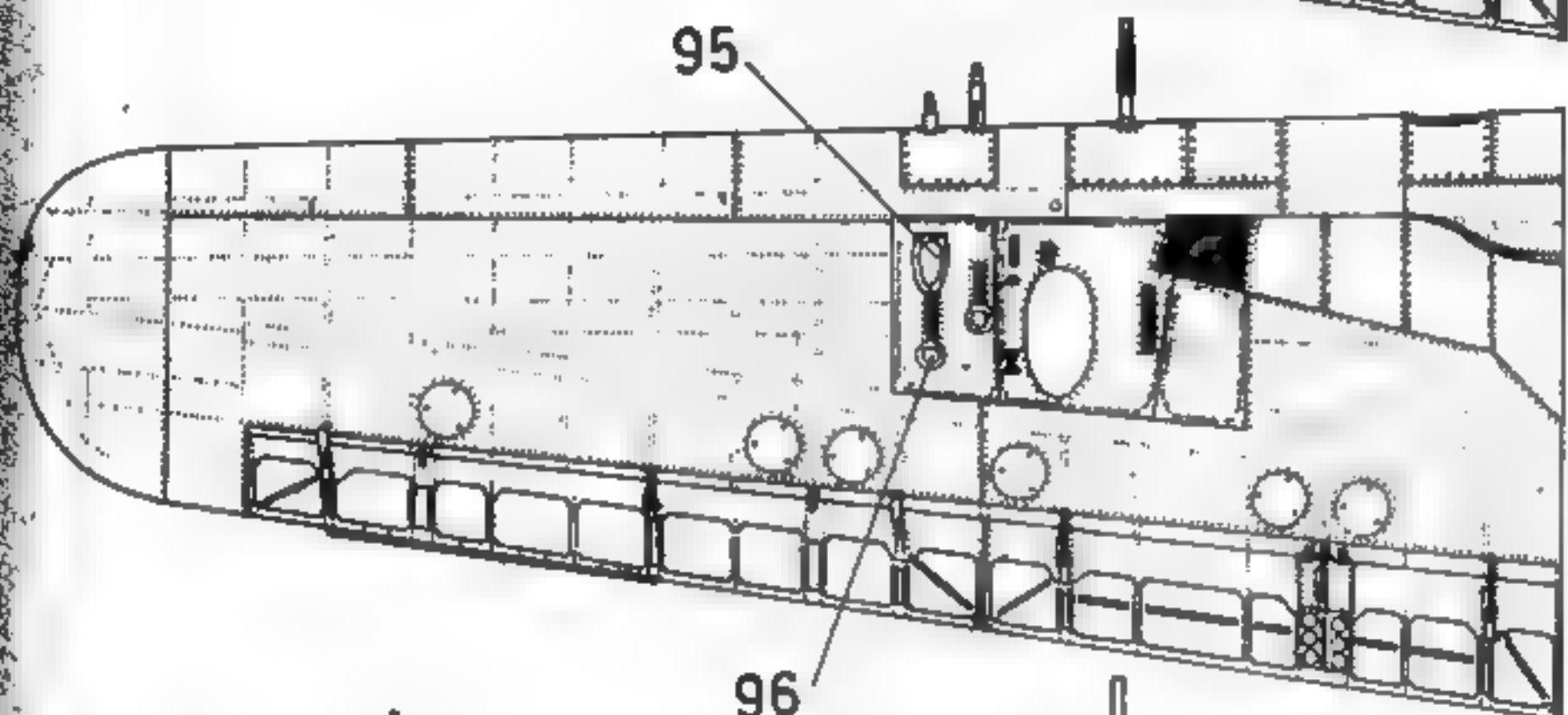
2m



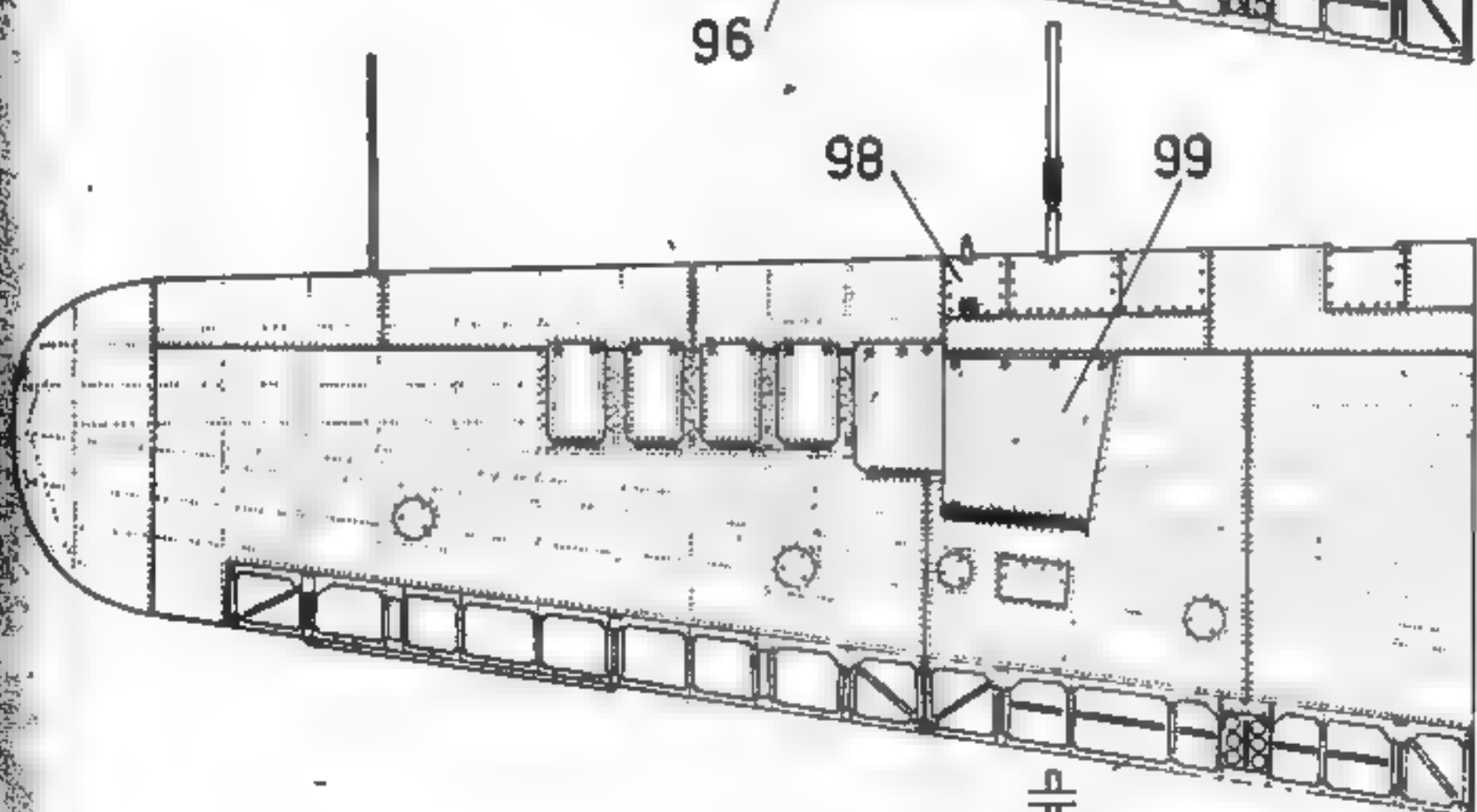




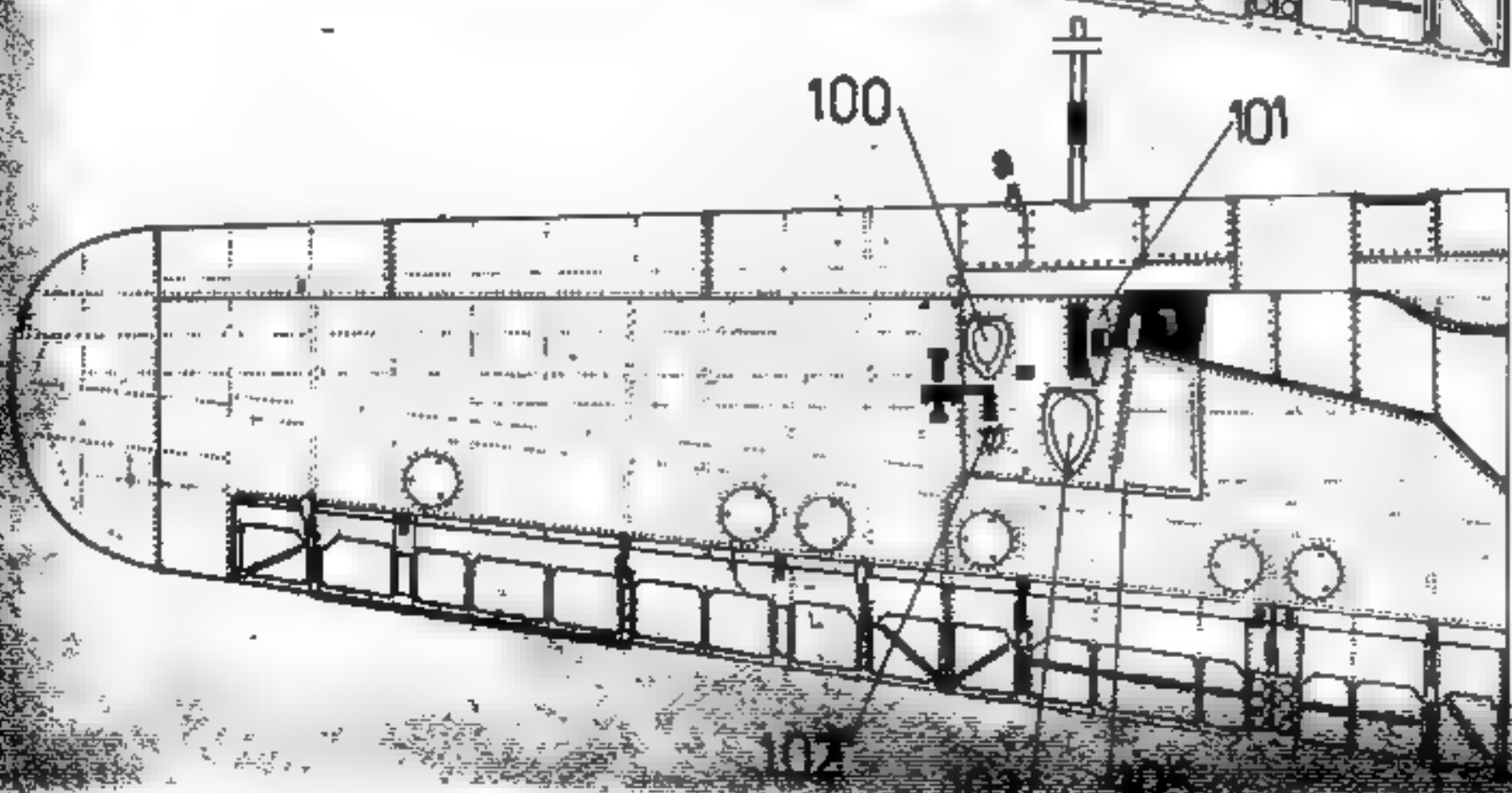
LA AVIOANELE
241-290



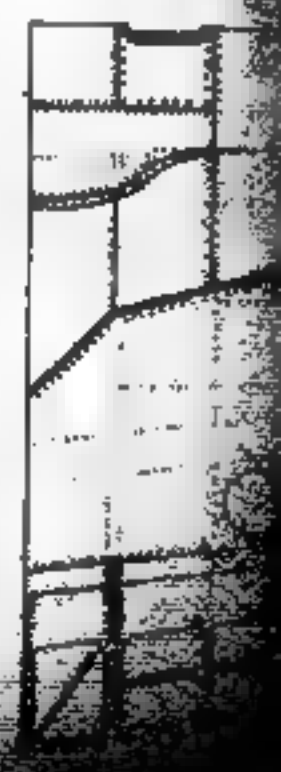
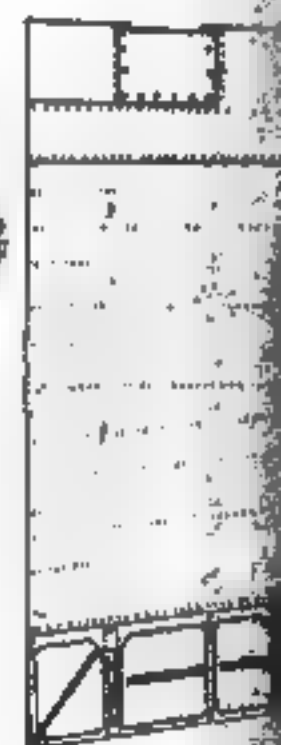
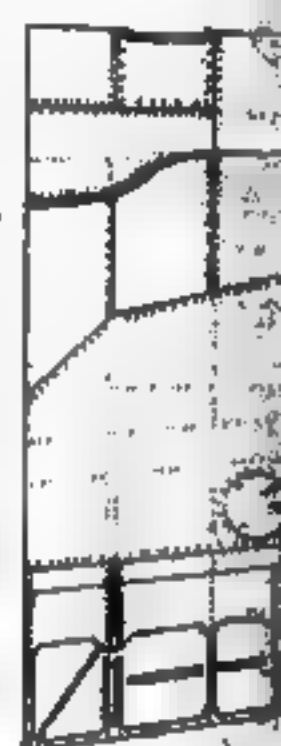
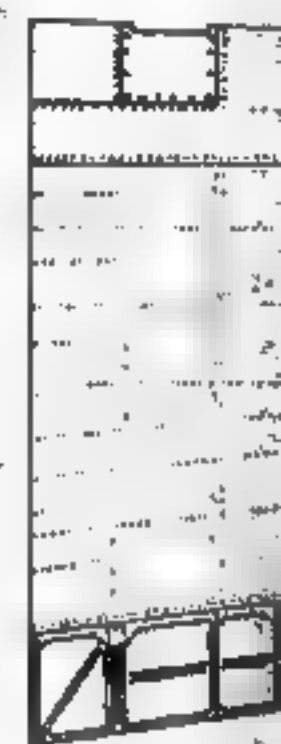
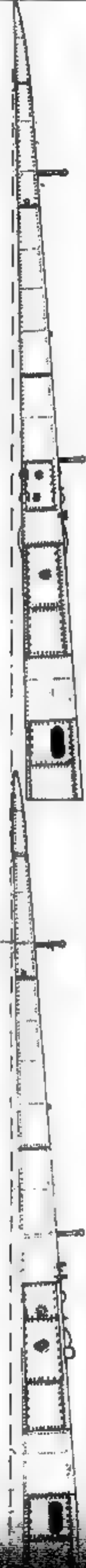
LA AVIOANELE
241-290



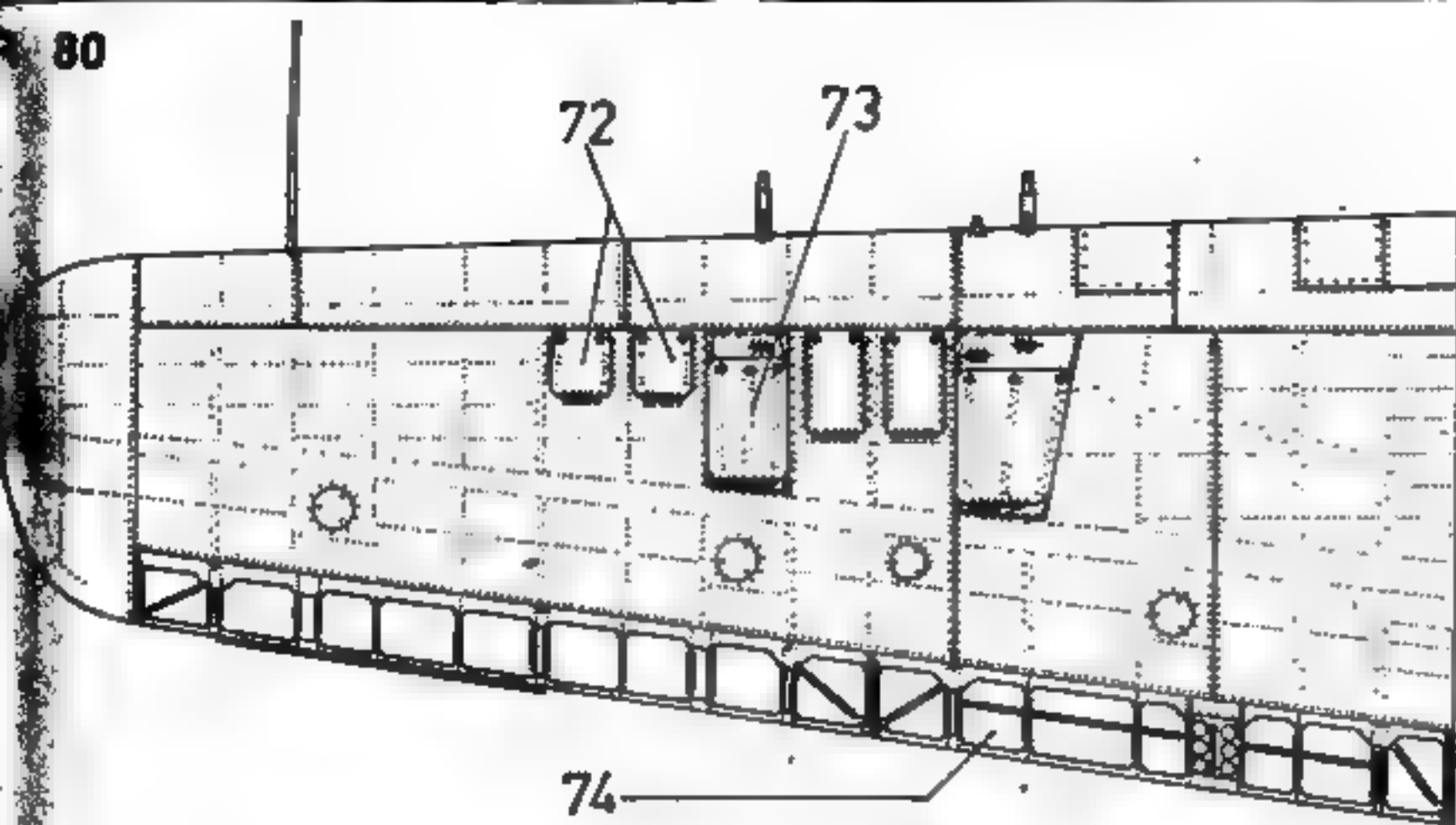
LA AVIOANELE
301-461



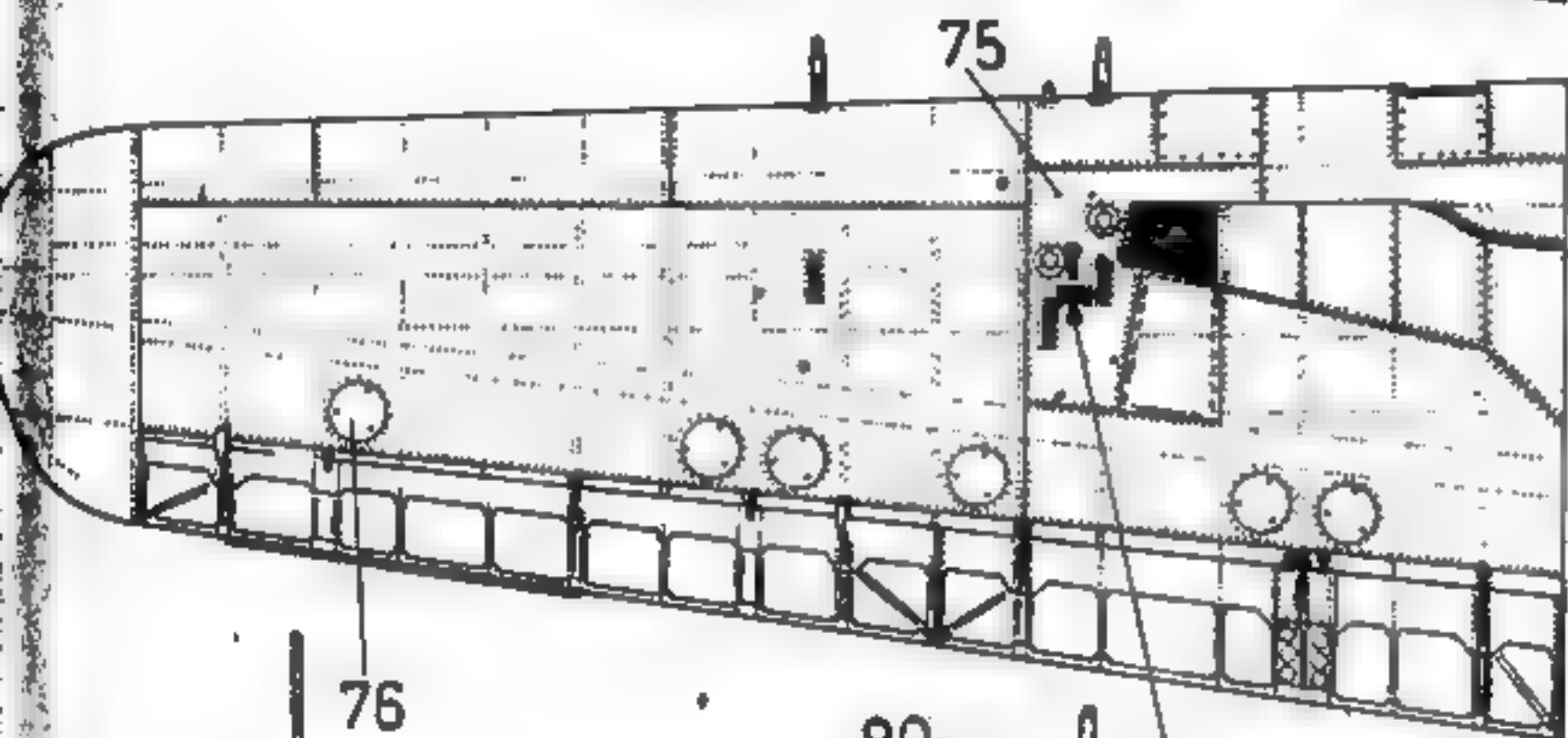
LA AVIOANELE
301-461



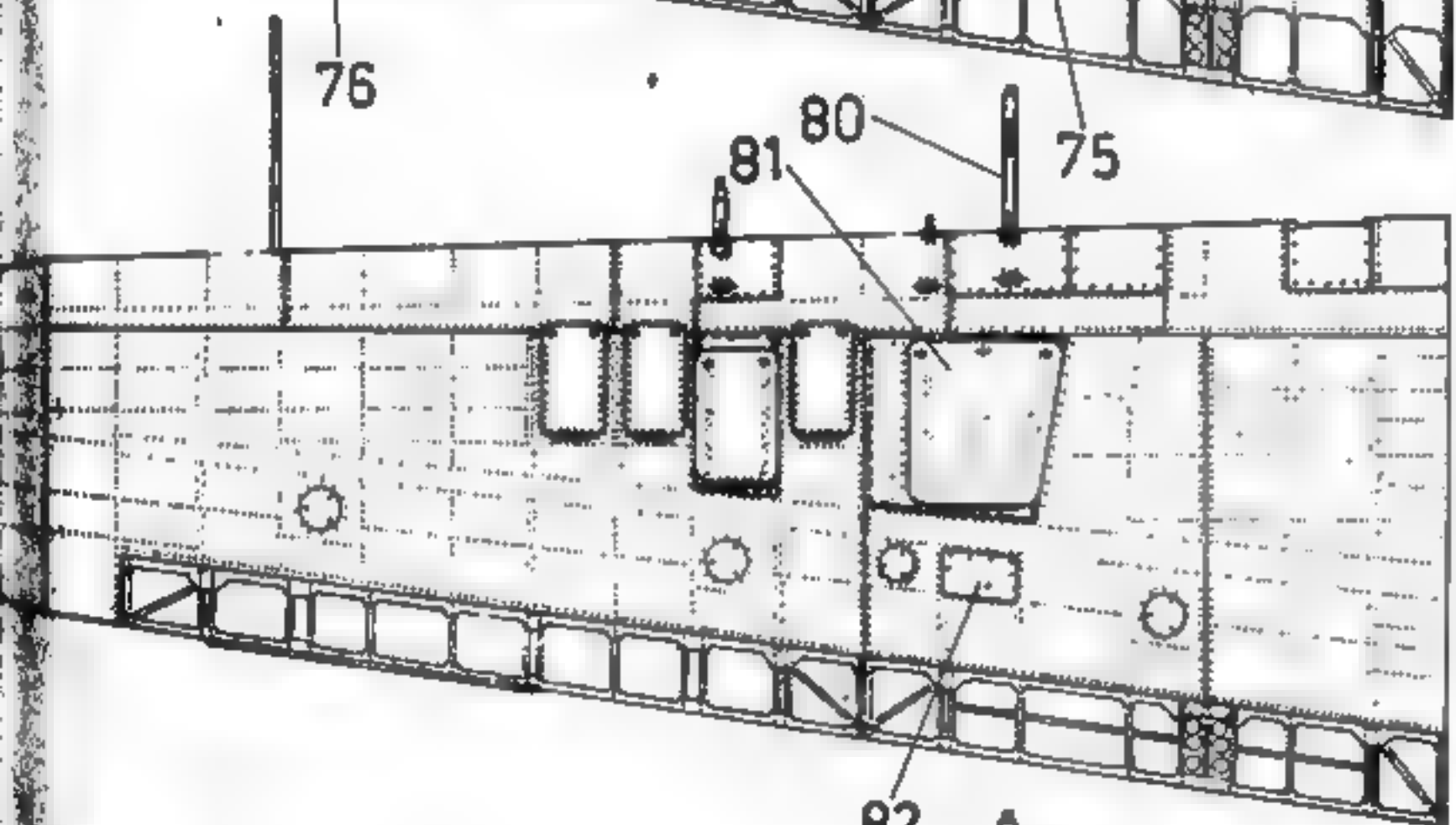
104



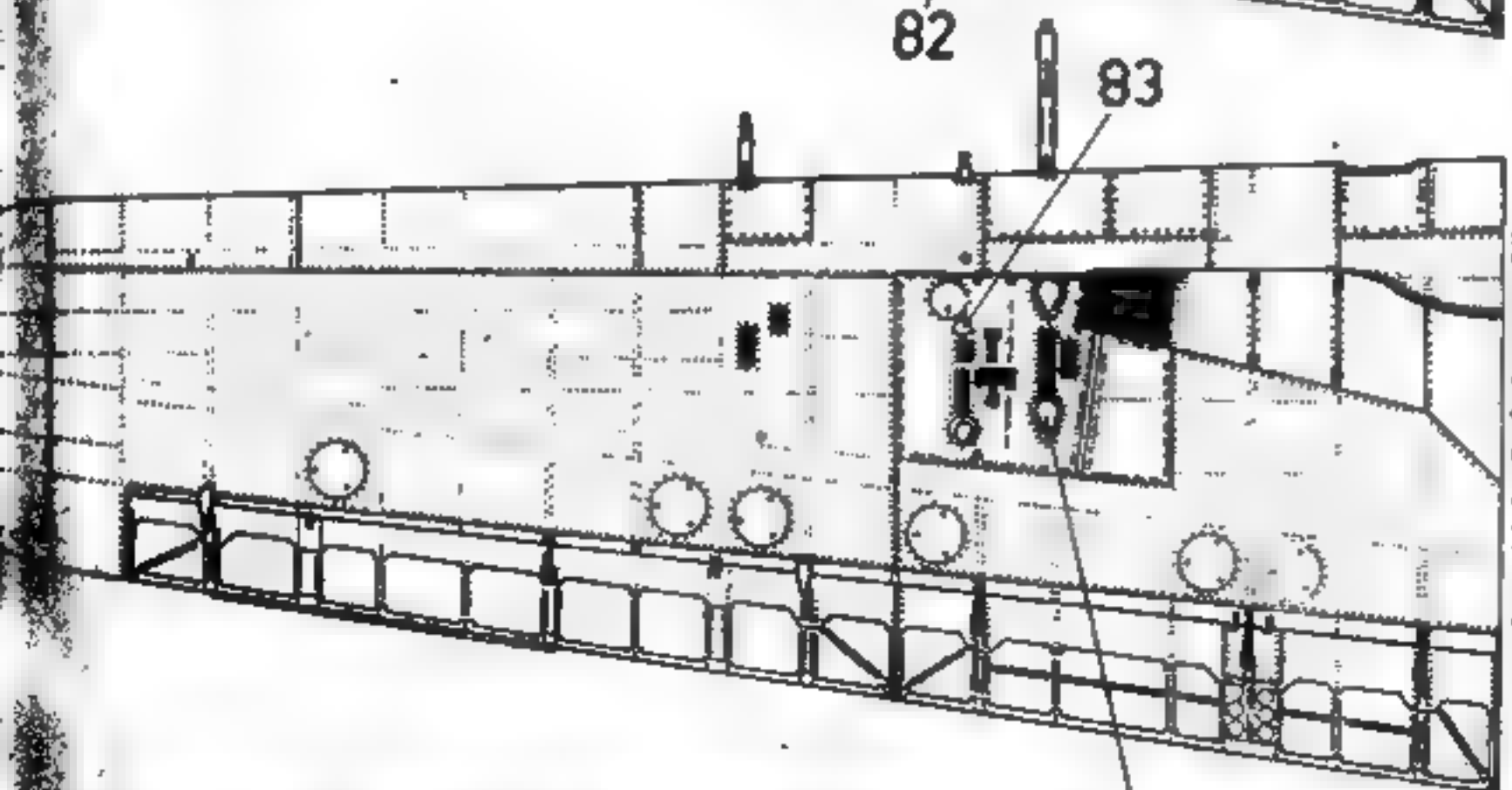
LA AVIOANELE
51-180 231-240



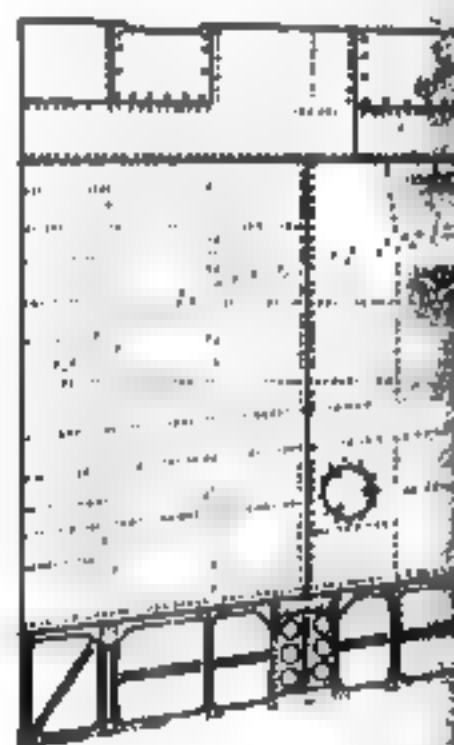
LA AVIOANELE
51-180 231-240

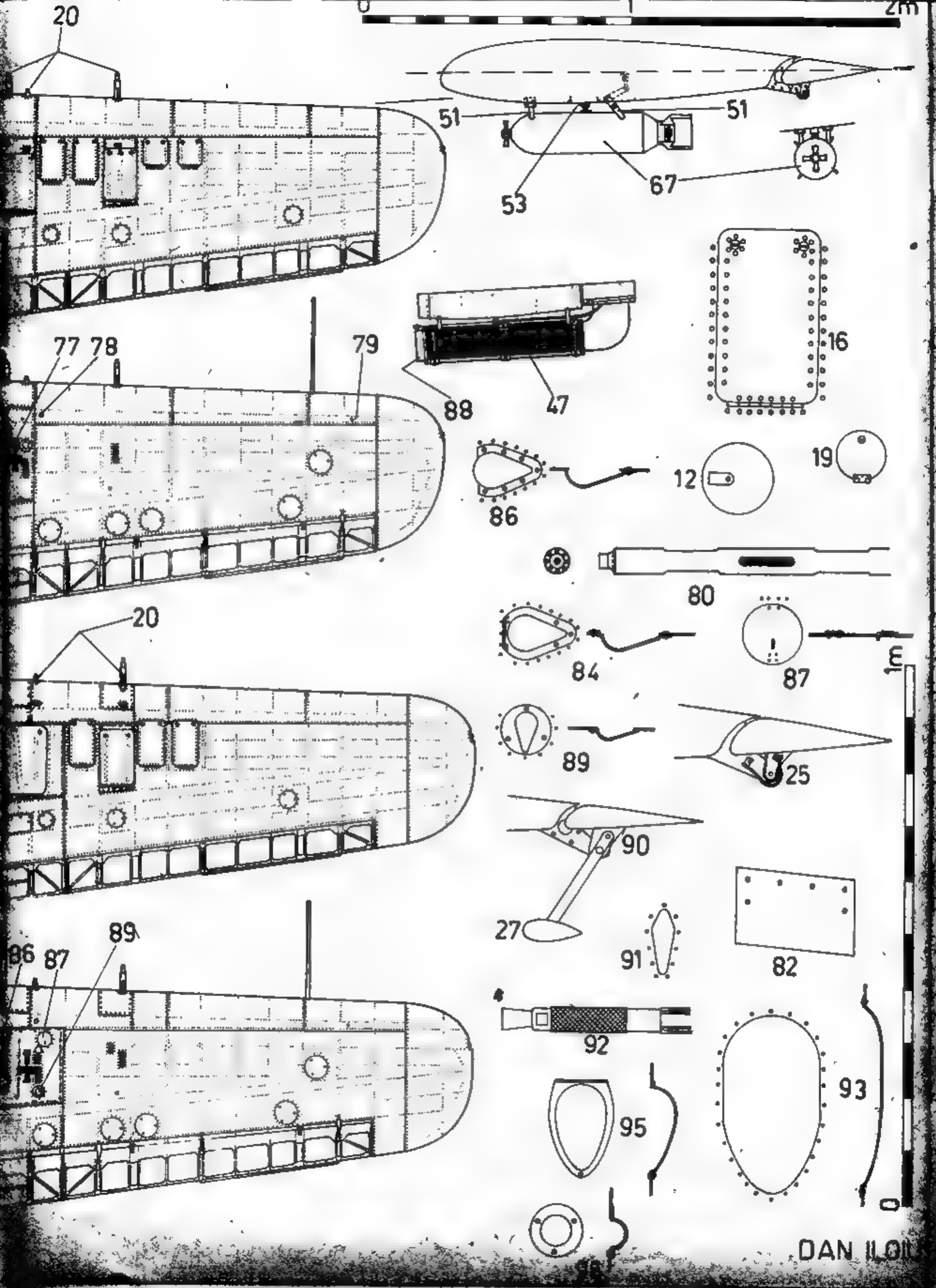


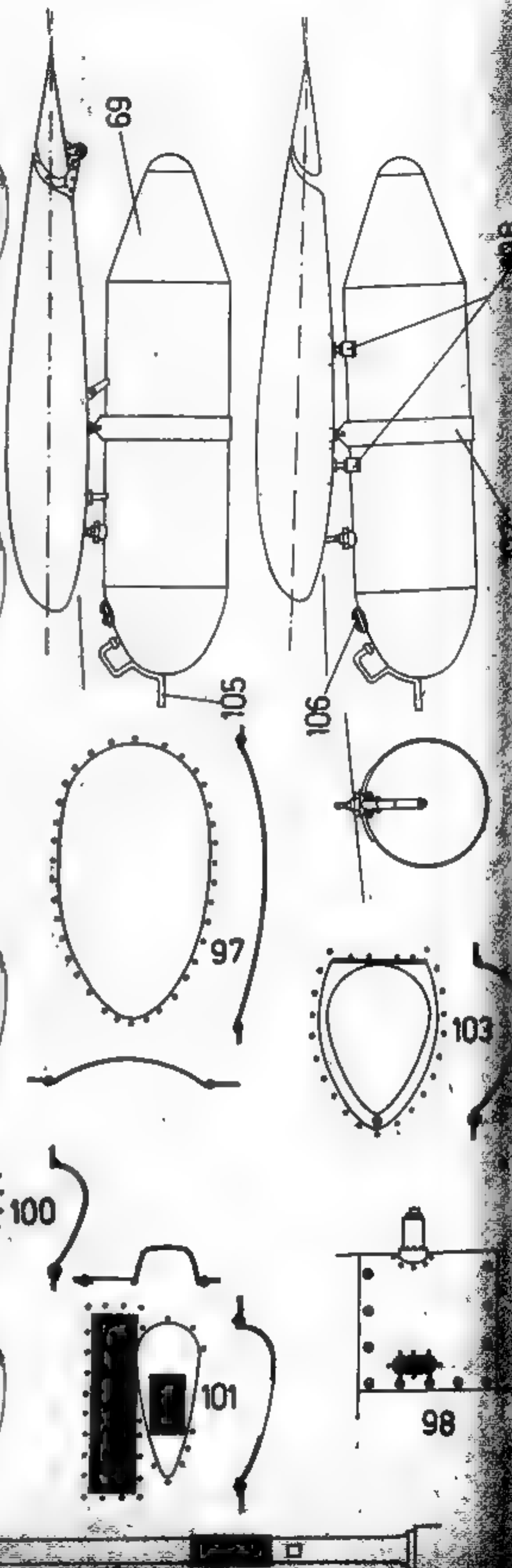
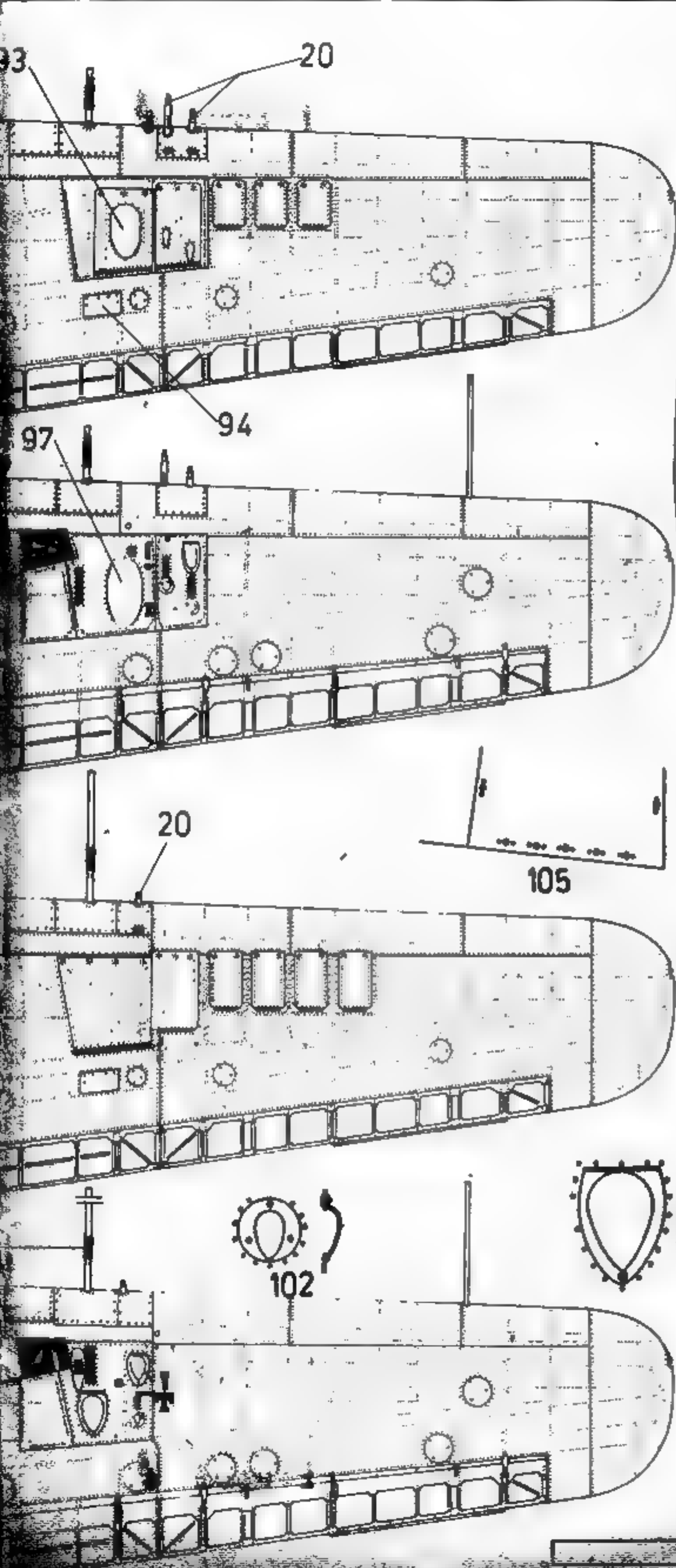
LA AVIOANELE
181-230 291-300



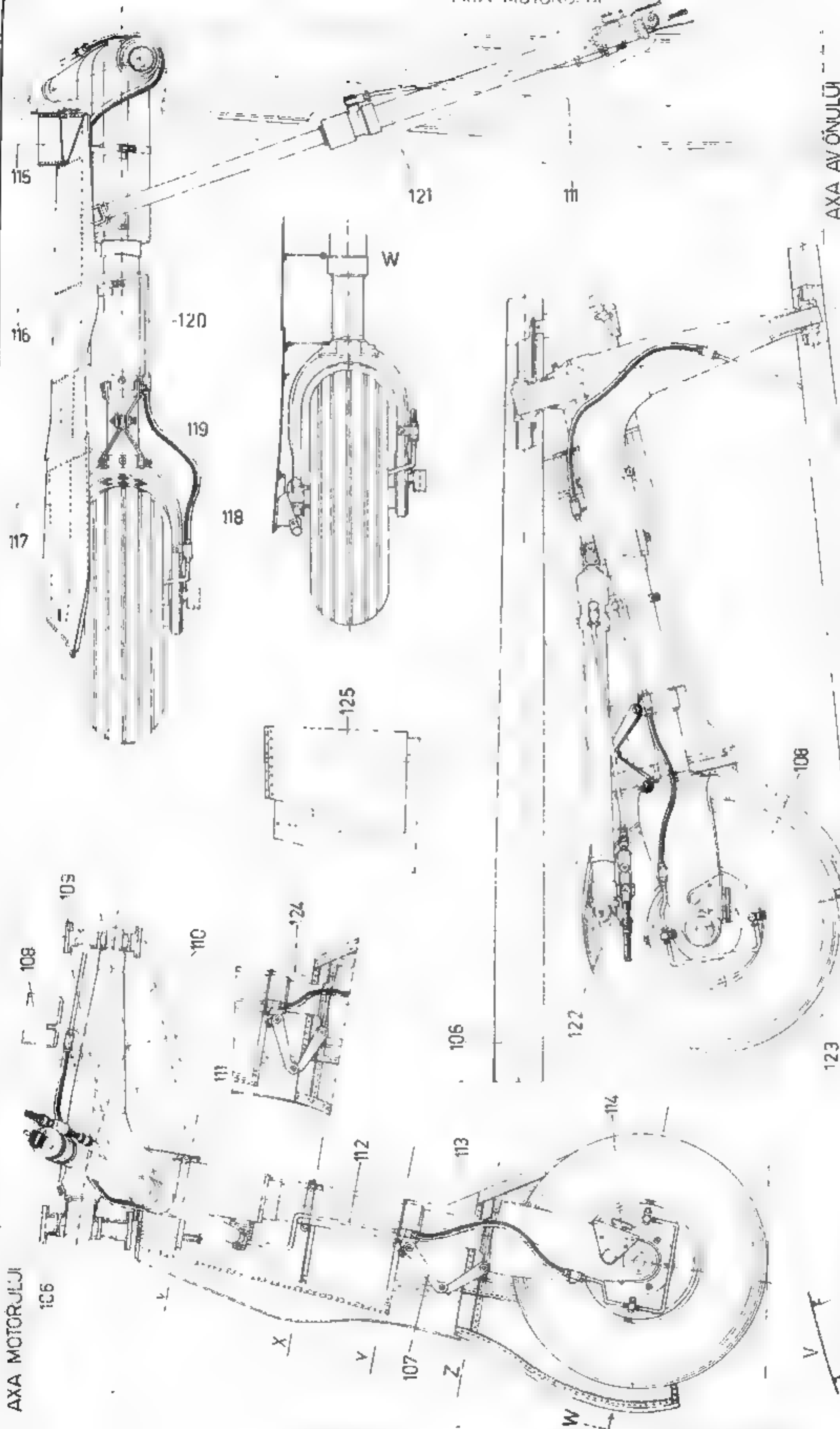
LA AVIOANELE
181-230 291-300







AXA MOTORULUI



DIRECTIA
DE ZBOR

AXA AVIONULUI

1m

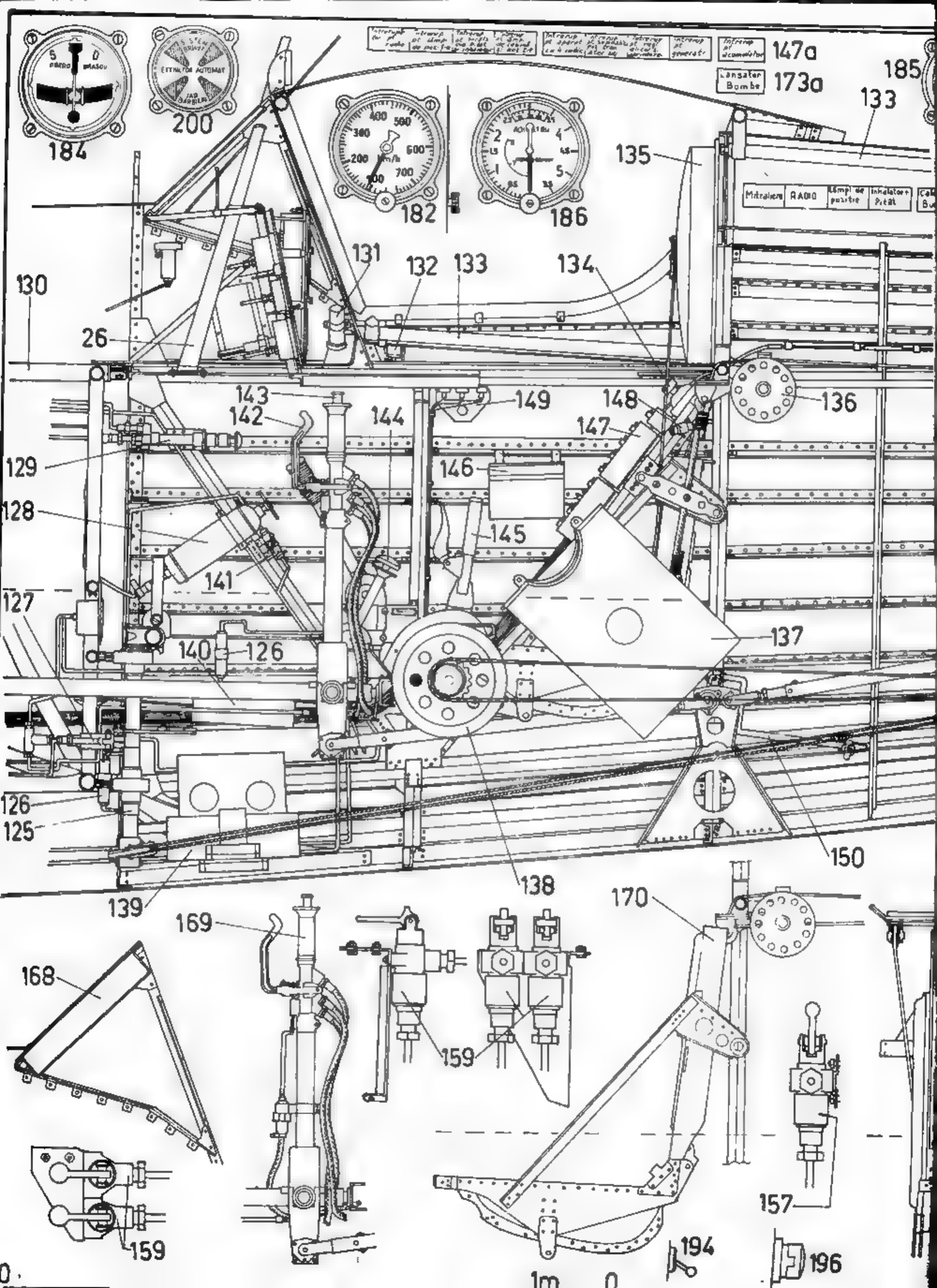


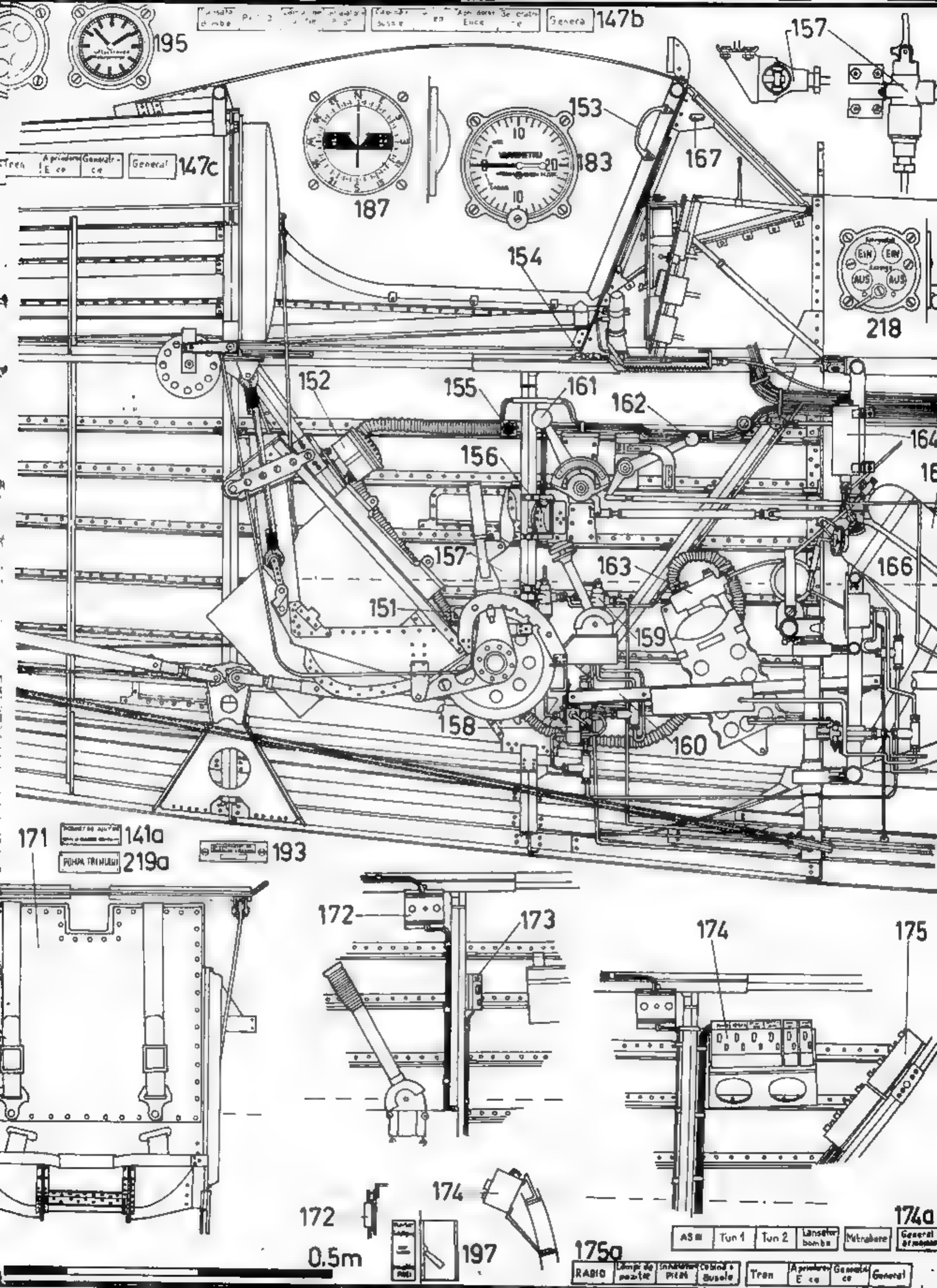
147a
173a
Lansator
Bombe

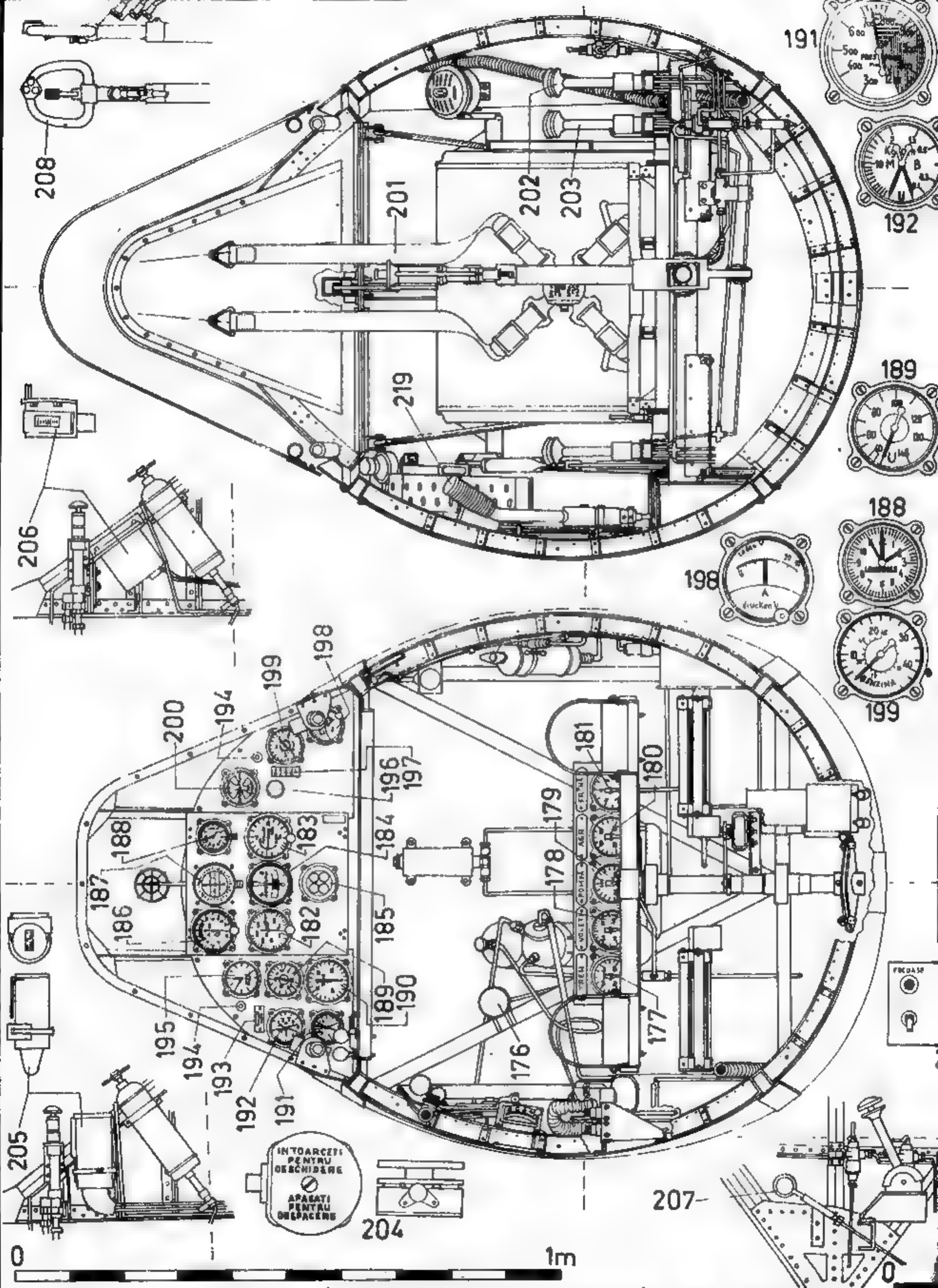
147a
173a

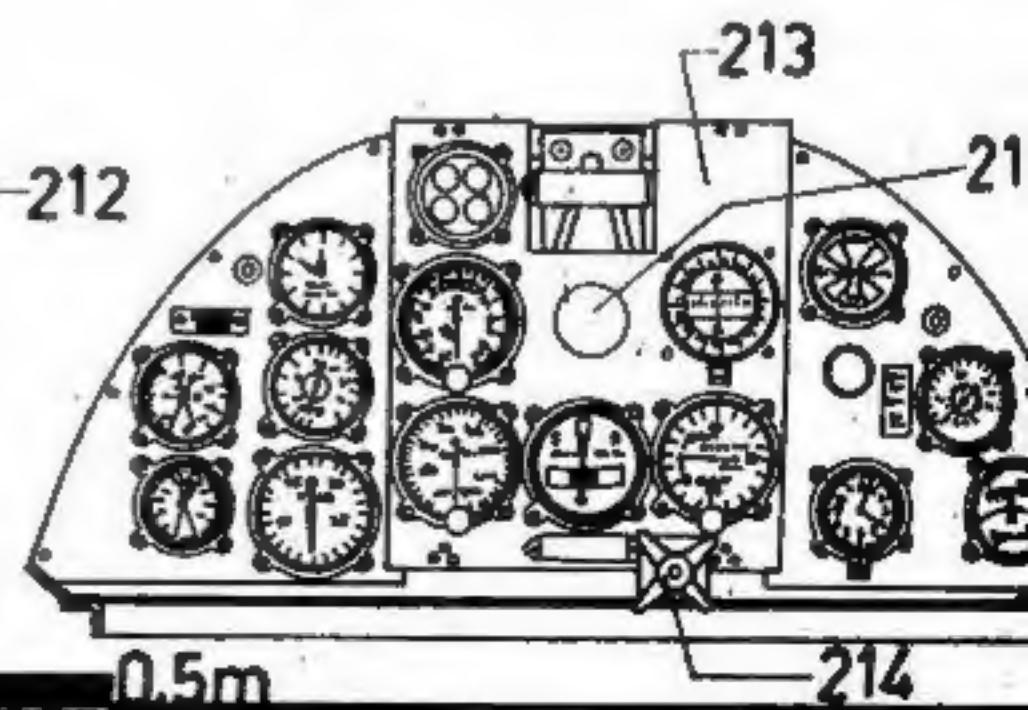
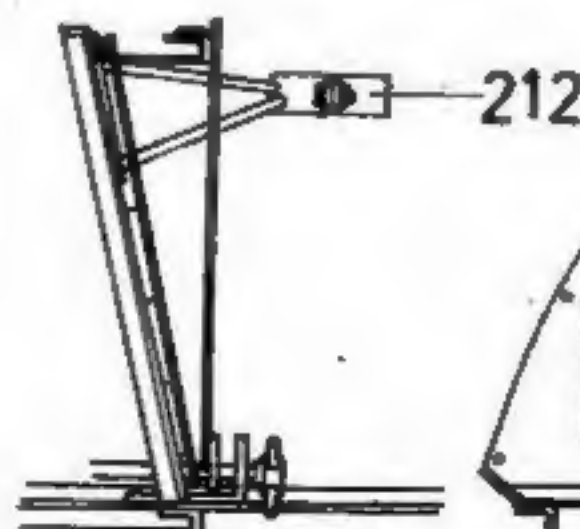
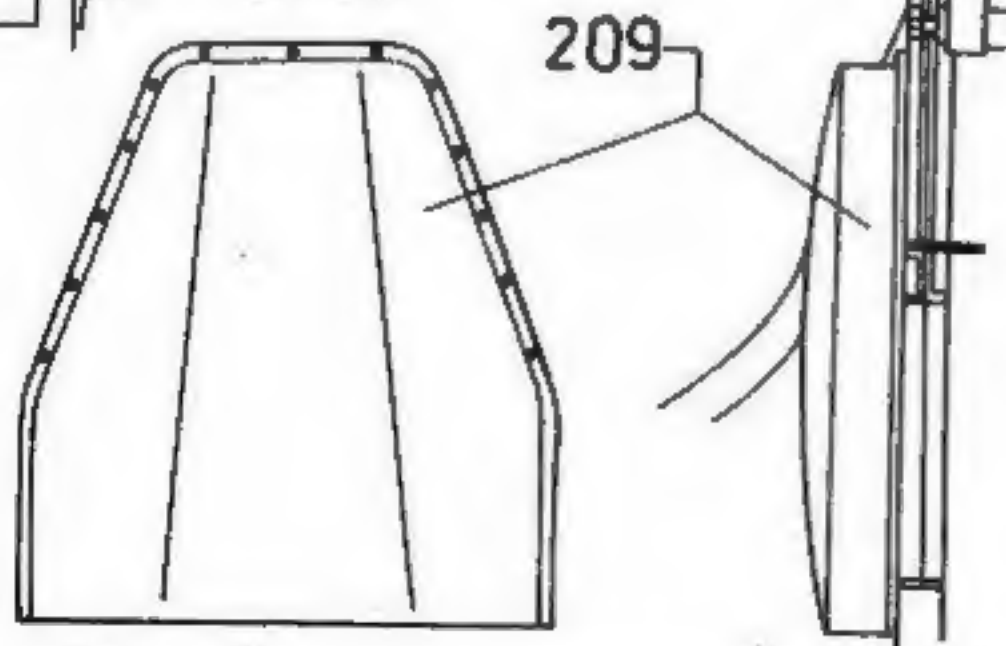
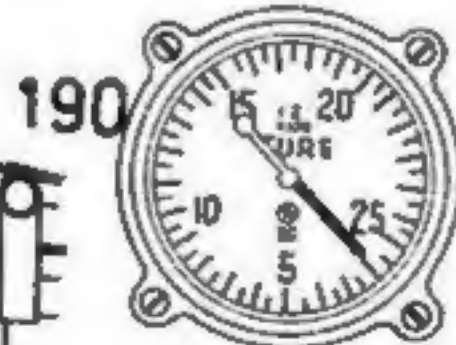
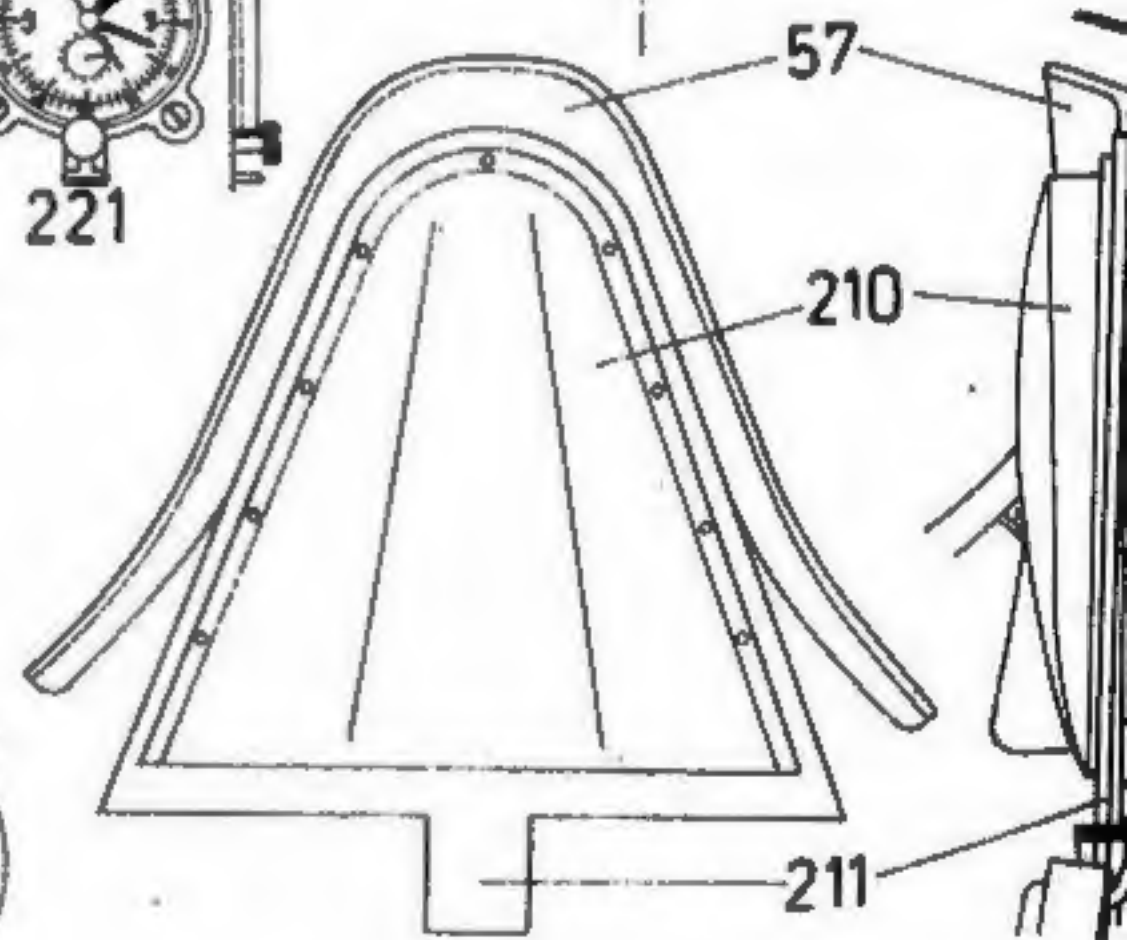
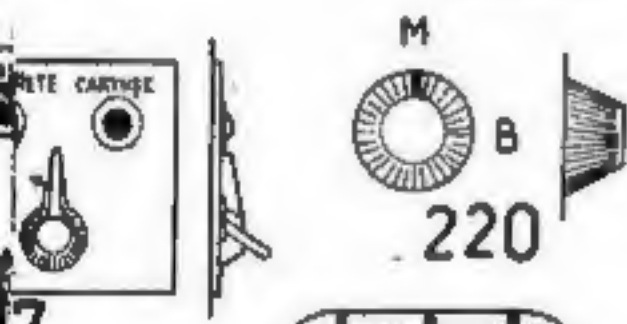
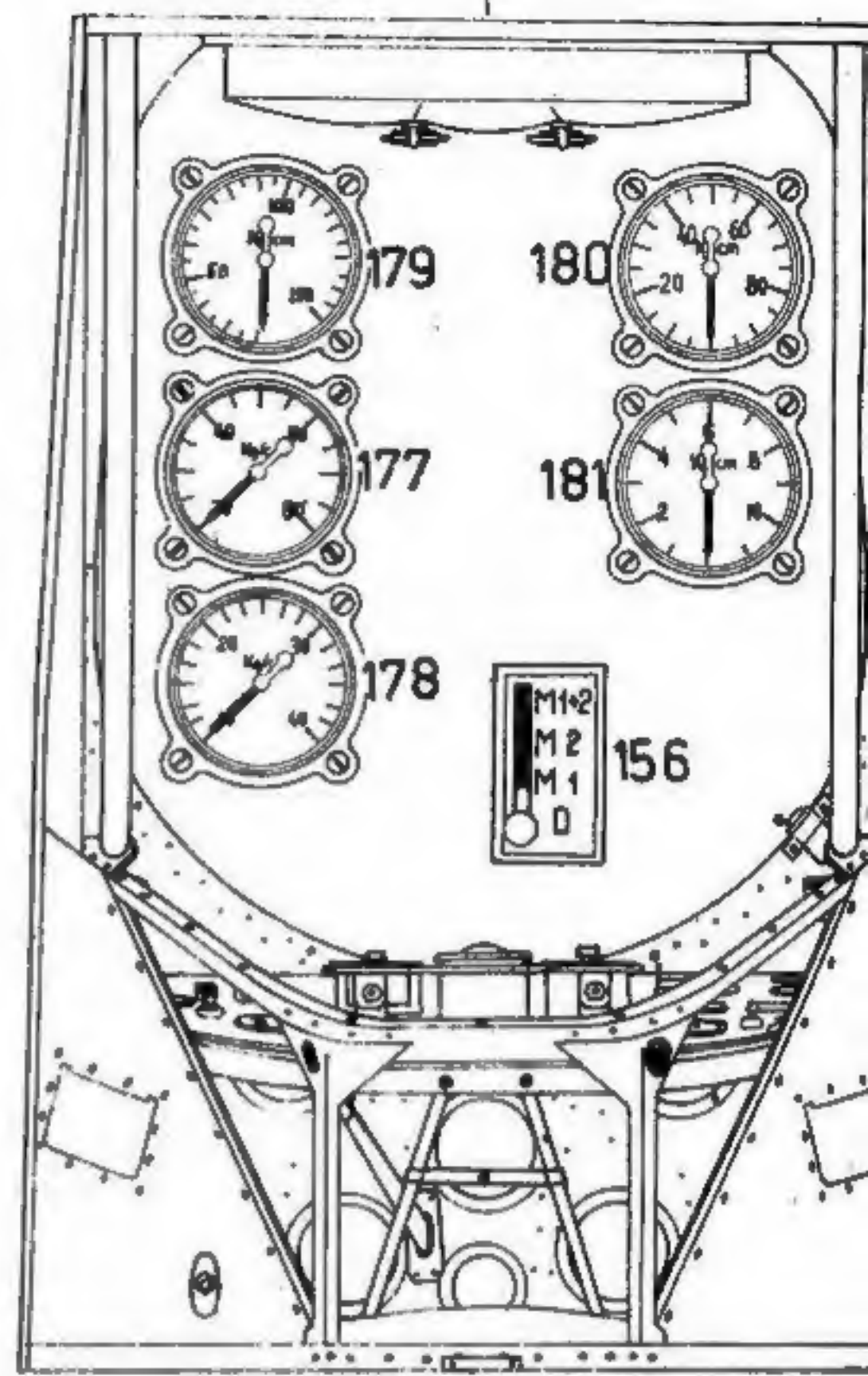
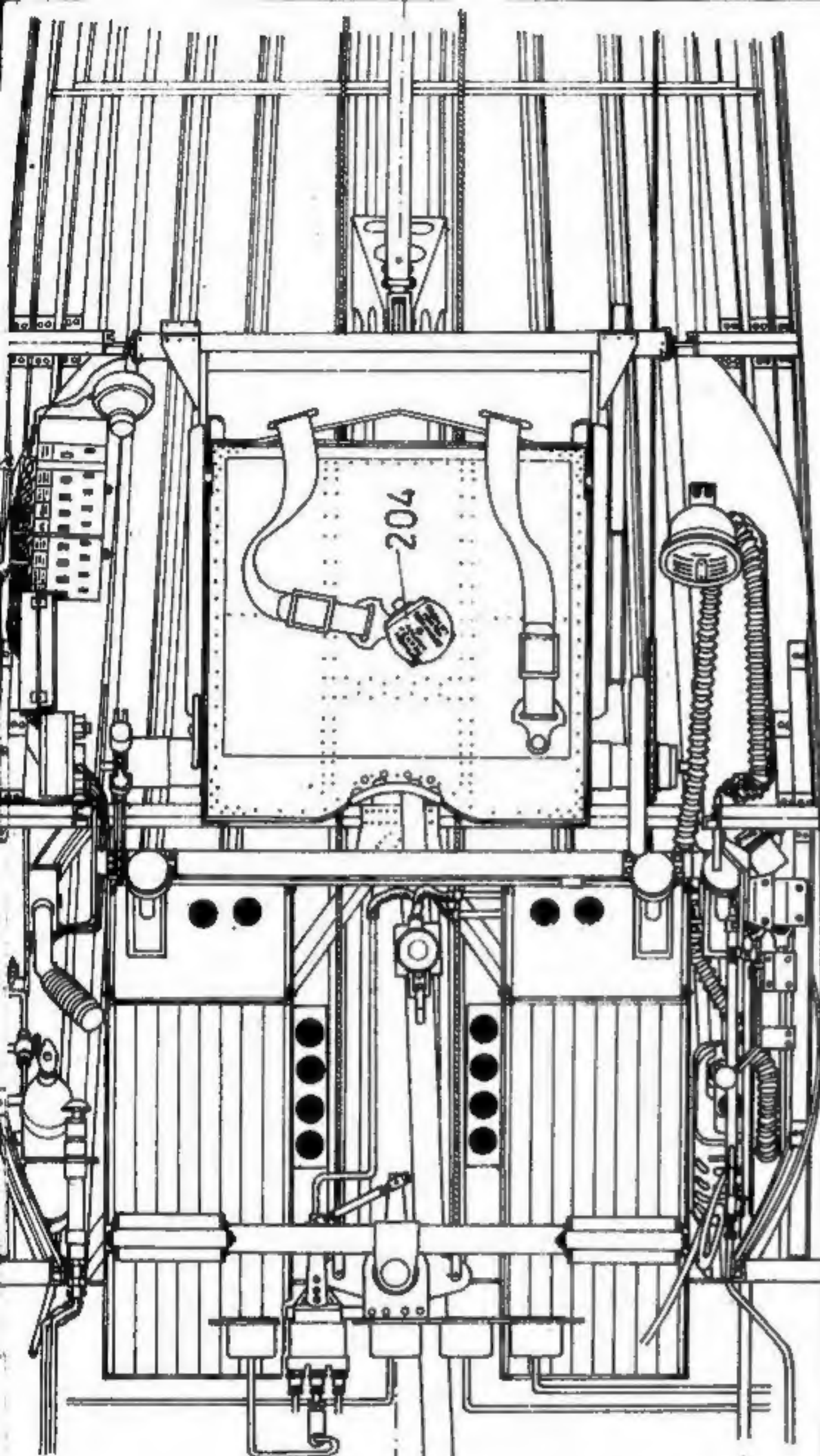
185
133

Mitrailere RADIO Lampi de pozitie Inhalator Petrol

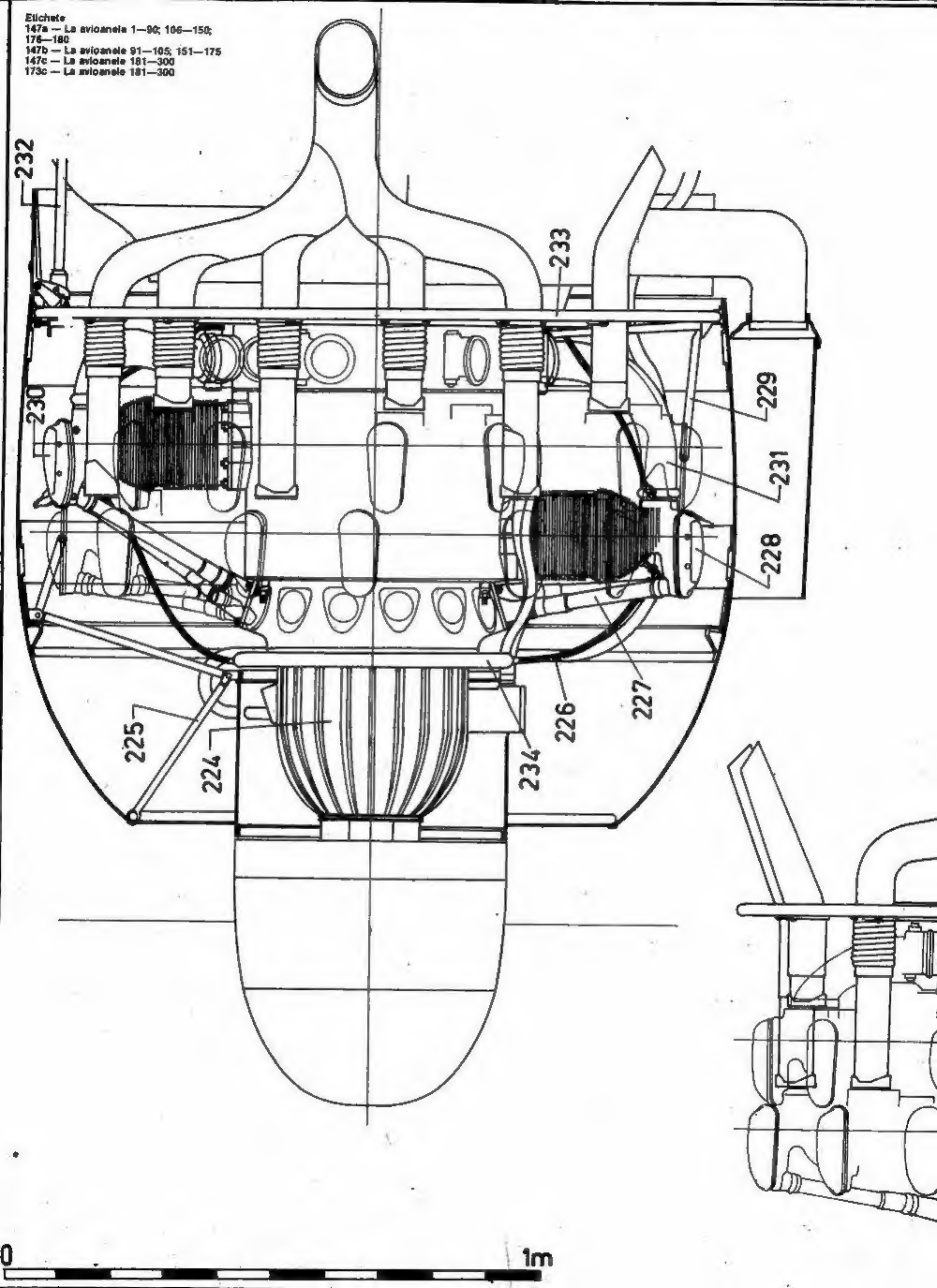


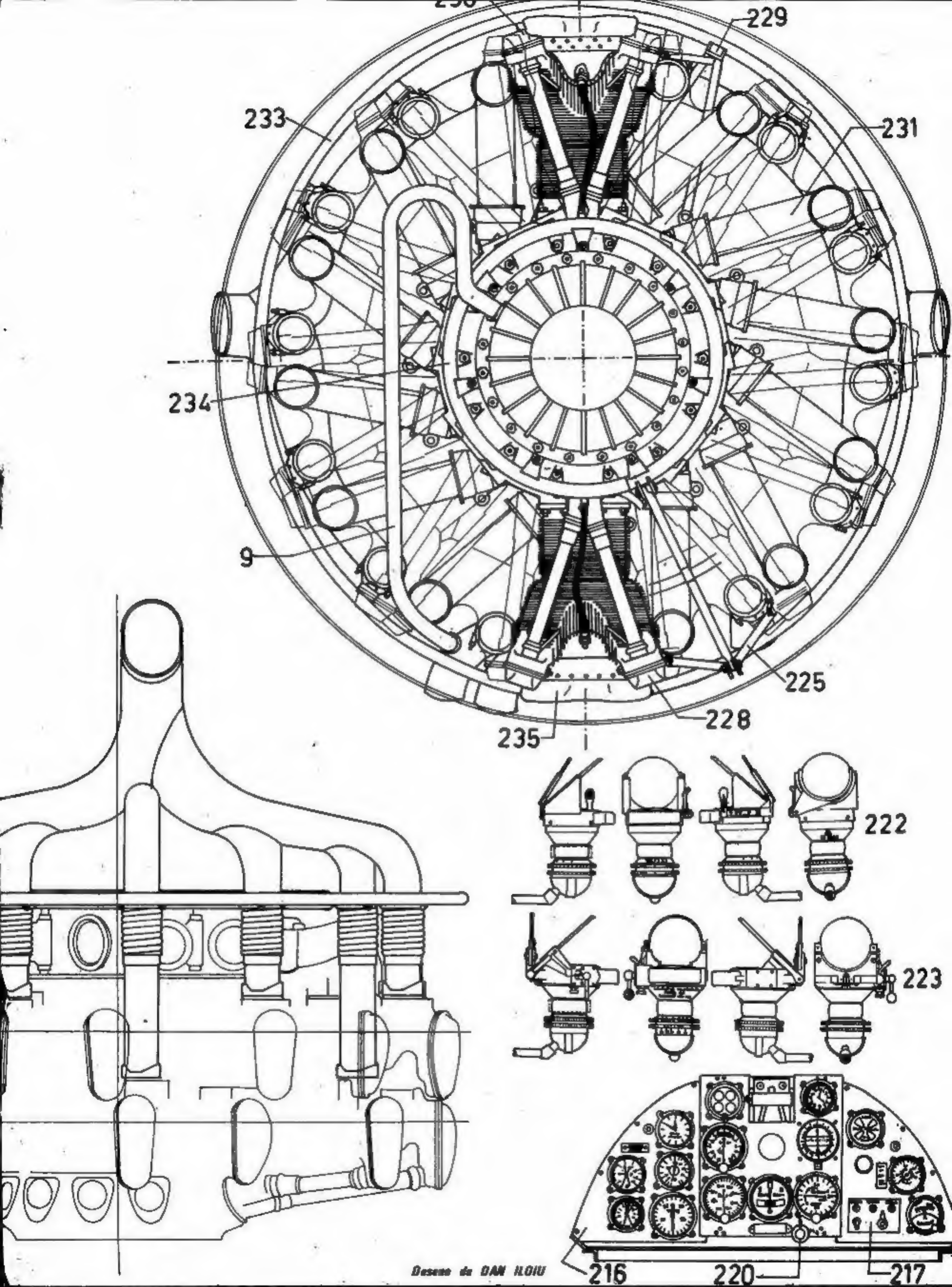






Etichete
 147a — La avioanele 1—90; 106—150;
 176—180
 147b — La avioanele 91—105; 151—175
 147c — La avioanele 181—300
 173c — La avioanele 181—300



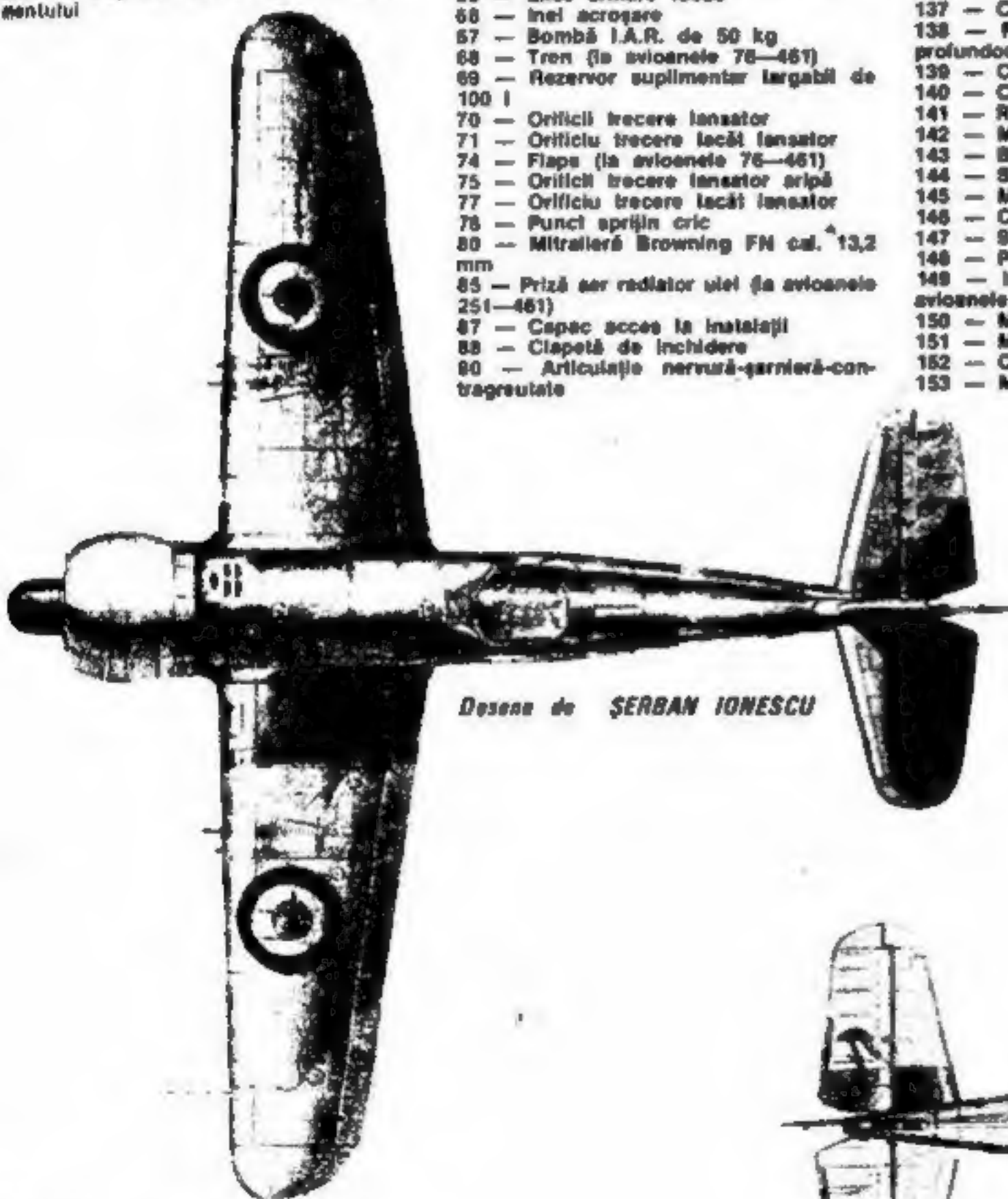


- 1 — Elice V.D.M. 9-11131 A-0
- 2 — Zăvor capotă motor
- 3 — Manșă de aer
- 4, 34 — Teavă eșapament
- 5 — Colector eșapamente
- 6 — Fante aerisire motor
- 7 — Colimator grila
- 8 — Placă timbru
- 9 — Teavă de aerisire reductor elice
- 10 — Centură laterală (la avioanele 1-95)
- 11 — Treapla
- 12, 23, 76 — Capace de acces la comenzi
- 13 — Lumină de poziție alba
- 14 — Lumină de poziție roșie
- 15 — Tub Pitot
- 16, 72 — Capace acces la muniție
- 17 — Fante de aerisire mitralieră
- 18 — Capace acces la instalația electrică
- 19 — Bușon umplere rezervor combustibil
- 20 — Mitralieră Browning FN cal. 7,92 mm
- 21, 73, 81, 82, 100 — Capace acces la mitraliere
- 22 — Lumină de poziție verde
- 24 — Greutate de compensare statică a aeronului
- 25 — Șarnieră
- 26 — Căderg antenă
- 27, 32 — Izolatoare
- 28 — Comandă compensator profund
- 29 — Contragreutate direcție
- 30 — Orificiu suspendare
- 31 — Con protecție izolatoare
- 32 — Clapetă de prindere cu mla
- 33 — Priză de aer a carburatorului
- 34, 83, 84, 86, 89, 95, 96, 101 — Capace acces la dispozitivele de reglare a armamentului

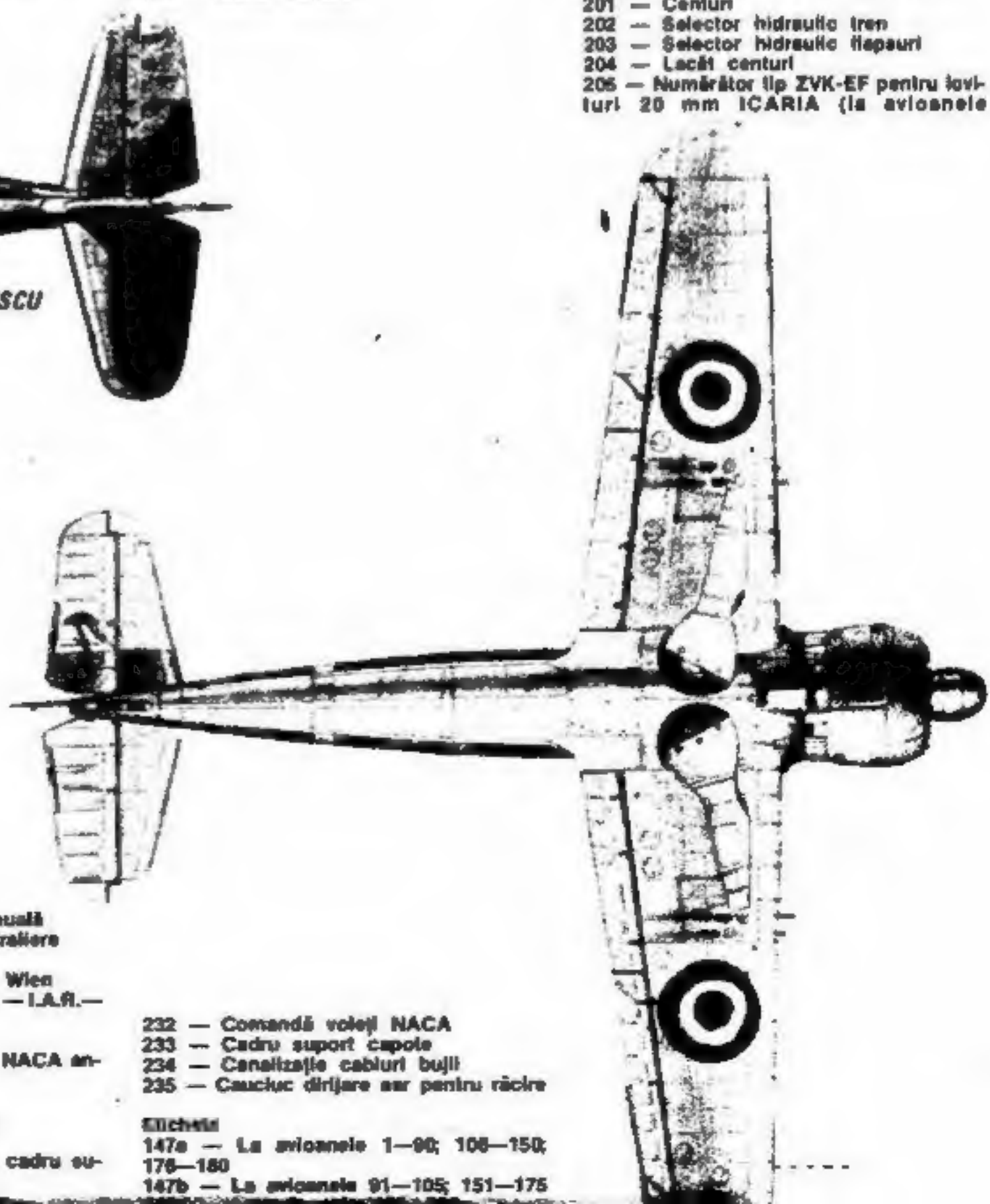
- 37 — Tijă de comandă a aileronului
- 38 — Miner de armare mitralieră
- 39 — Tijă comandă flaps
- 40 — Treapă evacuare tuburi trase
- 41 — Capace acces la tubul Pitot
- 42, 79 — Cîrlig de ridicare și ancorare
- 43 — Oglinză retrovizoare
- 44 — Priză de aer a radiatorului de ulei
- 45 — Suport motor
- 46 — Cablu antenă
- 47 — Filtu de aer (la avioanele 241-461)
- 48 — Voleți înel NACA
- 49 — Capotaj fuzelaj anterior (la avioanele 51-250)
- 50 — Furca lansatorului de bombe de 225 kg
- 51 — Picioarele de fixare a bombelor de 225 kg
- 52 — Bombă I.A.R. de 225 kg
- 53 — Lacătul lansatorului
- 54 — Capotajul burții aripilor (la avioanele 76-461)
- 55 — Colimator reflex-vizor (la avioanele 51-461)
- 56 — Detaliu nituire (la avioanele 96-461)
- 57 — Garnitură de cauciuc de etanșare a carlingii (la avioanele 181-461)
- 58 — Capace acces la ventili pneumatici de deschidere a cupolei (la avioanele 241-280 și 301-461)
- 59 — Șarnieră direcție
- 60 — Montanți empenaj (la avioanele 241-461)
- 61 — Capotaj fuzelaj anterior (la avioanele 251-461)
- 62 — Detaliu nituire (la avioanele 301-461)
- 63 — Furcă mecanism închidere cupolă
- 64 — Bombă americană de 225 kg
- 65 — Elice armare locos
- 66 — Inel acroșare
- 67 — Bombă I.A.R. de 50 kg
- 68 — Tren (la avioanele 76-461)
- 69 — Rezervor suplimentar largabil de 100 l
- 70 — Orificii trecere lansator
- 71 — Orificiu trecere lacăt lansator
- 74 — Flaps (la avioanele 76-461)
- 75 — Orificii trecere lansator aripă
- 77 — Orificiu trecere lacăt lansator
- 78 — Punct aprindere
- 80 — Mitralieră Browning FN cal. 13,2 mm
- 85 — Priză aer radiator ulei (la avioanele 251-461)
- 87 — Capace acces la instalații
- 88 — Clapetă de închidere
- 90 — Articulație nervură-șarnieră-contragreutate

- 91 — Carenaj mitralieră
- 92 — Tun ICARIA calibru 20 mm
- 93, 97 — Carenaje încărcător tun ICARIA
- 94, 103 — Capace acces la tun
- 98 — Detaliu prindere la bord atac
- 99 — Capace acces la armament
- 102 — Carenaj treapă ejection zale
- 104 — Tun MAUSER MG151/20 calibru 20 mm
- 105 — Detaliu capace acces la axul jambel
- 106 — Lonjeron anterior
- 107 — Compas tren
- 108 — Lacăt tren
- 109 — Lonjeron posterior
- 110 — Poziția roții escamotată
- 111 — Poziția axului jambel escamotată
- 112 — Conductă aer comprimat trine
- 113 — Tub flexibil
- 114 — Zăvor tren
- 115 — Voleți tren
- 116 — Carenaj superior tren
- 117 — Carenaj inferior tren
- 118 — Furca roții
- 119 — Amortizor oleopneumatic
- 120 — Jambă
- 121 — Verin hidrolic escamotare
- 122 — Ureche prindere verin
- 123 — Modificarea tren (la avioanele 76-461)
- 125 — Palonier
- 126 — Filtu ulei
- 127 — Distribuitor pneumatic trine
- 128 — Extinctor comandat
- 129 — Pompă injecție manuală
- 130 — Cadru fuzelaj anterior
- 131 — Lampă iluminare bord
- 132 — Mecanism închidere cupolă
- 133 — Gileteră cupolă
- 134 — Contact general
- 135 — Pernă cap (la avioanele 1-130)
- 136 — Scripete pentru mișcarea centurii
- 137 — Cule porthartă
- 138 — Roată comandă compensatoare profund
- 139 — Convertizor radio
- 140 — Cule pentru 4 rachete
- 141 — Robinet de siguranță tren
- 142 — Manetă tr mitraliere
- 143 — Buton comandă trine
- 144 — Selector hidrolic voleți NACA
- 145 — Manetă reglare scaun
- 146 — Cule măști inhalatorului
- 147 — Siguranțe electrice automate
- 148 — Priză căști radio
- 149 — Instalație încălzire inhalator (la avioanele 1-100)
- 150 — Manivela demarorului
- 151 — Miner comandă centuri
- 152 — Claxon
- 153 — Miner cupolă

- 154 — Comandă pasului elicei
- 155 — Priza măștil de oxigen
- 156 — Comandă magnetourilor
- 157 — Selector pneumatic tren
- 158 — Detentor
- 159 — Selectoare pneumatica mitraliere
- 160 — Rama podetel
- 161 — Maneta de gaze
- 162 — Comandă grupului de filtru DBU
- 163 — Inhalator de oxigen Dräger HI 3 732
- 164 — Rezervor de alimentație cu aer comprimat
- 165 — Butelie oxigen
- 166 — Butelie aer comprimat
- 167 — Priză aer aerisire carlingă
- 168 — Parbriz blindat (la avioanele 301-461)
- 169 — Manșă (la avioanele 91-105; 151-175; 231-240)
- 170 — Scaun (la avioanele 51-461)
- 171 — Blindaj scaun
- 172 — Cule distribuție lansatoare (la avioanele 94-105; 151-175; 181-461)
- 173 — Siguranță automată lansatoare (la avioanele 181-300)
- 174 — Siguranță automate armament (la avioanele 301-461)
- 175 — Siguranță automate (la avioanele 301-461)
- 176 — Comandă mecanică a lacătului trenului
- 177 — Manometru instalație escamotare tren
- 178 — Manometru instalație hidrolică flapsuri
- 179 — Manometru pompă hidrolică
- 180 — Manometru aer comprimat
- 181 — Manometru instalație trinare
- 182 — Vitezometru
- 183 — Variometru
- 184 — Indicator viraj-glisadă
- 185 — Semnalizator poziție tren tip I.A.R.
- 186 — Altimetru
- 187 — Busolă
- 188 — Cea Longines
- 189 — Termometru intrare-ieșire ulei
- 190 — Turometru
- 191 — Indicator presiune admisiune (bloos)
- 192 — Manometru dublu ulei-benzină
- 193 — Semnalizator optic încălzire vite-zometru
- 194 — Întrerupător Siemens
- 195 — Indicator pas elice
- 196 — Alarmă de foc
- 197 — Buton demaror
- 198 — Voltampermetru
- 199 — Litometru
- 200 — Indicator extinctor automat
- 201 — Centuri
- 202 — Selector hidrolic tren
- 203 — Selector hidrolic flapsuri
- 204 — Lacăt centuri
- 205 — Numărător tip ZVK-EF pentru lovituri 20 mm ICARIA (la avioanele



Desene de ȘERBAN IONESCU



- 241-290)
- 206 — Numărător tip SZK K-2 pentru lovituri 20 mm MAUSER (la avioanele 301-461)
- 207 — Comandă filtru de aer (la avioanele 241-300)
- 208 — Manșă (la avioanele 181-230; 241-461)
- 209 — Pernă cap (la avioanele 131-250)
- 210 — Pernă cap (la avioanele 251-461)
- 211 — Blindaj
- 212 — Suport reflex-vizor
- 213 — Bord (la avioanele 51-90; 106-150; 176-230; 241-290)
- 214 — Robinet comandă radiator ulei (la avioanele 251-461)
- 215 — Locaș trecere cabluri colimator
- 216 — Bord (la avioanele 91-105; 151-175; 231-240; 291-461)
- 217 — Treapă control lansatoare

- 219 — Pompă hidrolică manuală
- 220 — Comutator bombe mitraliere
- 221 — Cea Junhans
- 222 — Colimator „Goerz” — Wien
- 223 — Colimator „Telosflex” — I.A.R. — I.O.R.
- 224 — Carter reductor
- 225 — Dispozitiv prindere înel NACA anterior (7 buc.)
- 226 — Cablu buji
- 227 — Tijă acționare supape
- 228 — Cilindru pe rîndul 1
- 229 — Dispozitiv de prindere cadru suport capote (7 buc.)

- 232 — Comandă voleți NACA
- 233 — Cadru suport capote
- 234 — Canalizație cabluri buji
- 235 — Cauciuc dirijare aer pentru răcire
- Etichete
- 147a — La avioanele 1-90; 106-150; 176-180
- 147b — La avioanele 91-105; 151-175